ОБЗОР ОТЛИЧНЫЙ! №11 (869) Ноябрь 2003 www.zr.ru

За рулем

В семействе «Рено-Меган» пополнение: седан, универсал, купе-кабриолет

многогранный талант MEGANE

стр. 52

«Вольво» представляет новый автомобиль стр. 64

младший швед VOLVO S40

▶ УГНАЛИ АВТОМОБИЛЬ ▶ РЕКОРД СКОРОСТИ ▶ ЗАЩИЩАЕМСЯ ОТ КОРРОЗИИ

ISSN 0321-4249

ДИАЛОГ В ПЕРВУЮ СРЕДУ

ДАВНИХ И НОВЫХ ЧИТАТЕЛЕЙ ЗР ПРИГЛАШАЮ ВМЕСТЕ ОБСУЖДАТЬ ТО, ЧТО ВЫЗЫВАЕТ СПОРЫ, ЧТО ВОЛНУЕТ, НАБОЛЕЛО. ДЛЯ ЭТОГО РАЗ В МЕСЯЦ В ПЕРВУЮ СРЕДУ С 10 ДО 19 ЧАСОВ ВЫ МОЖЕТЕ ОБРАТИТЬСЯ КО МНЕ В РЕДАКЦИЮ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ (http://www.zr.ru) ИЛИ ПО ТЕЛЕФОНУ (095) 207-10-58 И В ТОТ ЖЕ ДЕНЬ ПОЛУЧИТЬ ОТВЕТ. ЖДУ ВАШИХ СООБЩЕНИЙ. СПАСИБО.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР **П. МЕНЬШИХ.**

В СЕНТЯБРЕ СТРАНИЦУ «ЗА РУЛЕМ» В ИНТЕРНЕТЕ ПОСЕТИЛО 143 432 ЧЕЛОВЕКА.

ВОТ ВАМ ИМПОРТНЫЙ МОТОР

Будут ли у нас в обозримом будущем выпускать автомобили с нашими кузовами, но с импортными моторами, как это принято у многих автопроизводителей в мире? Я имею в виду АвтоВАЗ и неудавшийся проект 21106... И вообще, что можно ждать от «флагмана»?

ВАДИМ

Как раз недавно с коллегами из «За рулем» я ездил в Тольятти: был на производстве, встречался с руководителями АвтоВАЗа и СП «Джи-Эм–АвтоВАЗ». Впечатления, сверх ожиданий, в основном положительные. На конвейере вопреки слухам – никаких вьетнамцев и прочих варягов – только наши молодые парни и девушки. Между прочим, теперь на ВАЗе, как и на любом солидном западном автозаводе, работник может в рассрочку и со скидками купить автомобиль своего производства. Но это так, к слову.

А привлекли, прежде всего, новые разработки ВАЗа. Боже упаси, это не пластилиновые модели с неизвестным будущим, как бывало еще недавно. Определены конкретные сроки начала выпуска, источники финансирования и т. п. Сейчас в новом корпусе идет монтаж оборудования для производства «Калины». Времена, когда приходилось делать ставку лишь на собственные силы и помощь государства, канули в прошлое. Теперь нужен инвестор, надежный стратегический партнер, и АвтоВАЗ сегодня открыт для такого сотрудничества, а значит, включается в сложную систему европейского и мирового автопрома, открывая себе доступ к современным технологиям. Иного пути у него просто нет.

Теперь о вашем конкретном вопросе. С будущего года, к примеру, на СП «Джи-Эм–АвтоВАЗ» начнется выпуск «Шевроле-Нивы» (кузов которой, как вы знаете, делают на ВАЗе) с двигателем «Опель» и японской коробкой передач. Вот вам российский автомобиль, о котором вы хотели услышать. Но это только начало. По моим сведениям, будет возобновлен и «106-й» проект.

ВПЕРЕДИ – УСКОРЕННЫЕ ИСПЫТАНИЯ

Почему в автопробег не пошли «чистокровные» российские авто? Побоялись, что они будут обузой, или заводы не заплатили за рекламу?

ВЯЧЕСЛАВ

Ни один из этих заводов нам за рекламу ничего не заплатил. Более того, автомобили были куплены редакцией. Все они, как уже сообщалось, прошли трассу без поломок (спущенные колеса и оторванные брызговики не в счет). Более подробно – в этом номере журнала. К сожалению, мы не смогли пока, как планировали, провести полную детальную диагностику автомобилей на стендах. Наше путешествие на восток заняло три недели, а вот обратный путь автомобилей по железной дороге – целый месяц (!): они прибыли в Москву только в конце сентября, да еще по возросшим тарифам. Я рад, что дорожники со временем разрушат монополию МПС.

Обещанную диагностику автомобилей мы проведем в ближайшее время и расскажем о ее итогах. Кроме того, все они пройдут в редакции специальный курс ускоренных ресурсных испытаний, по результатам которых читатели тоже смогут судить, какой автомобиль лучше. Так при чем тут реклама?

ТЕПЕРЬ ЕЩЕ И «ВОЛЬВО»

Слышал, что в следующем году европейский «Форд-Фокус» обновится. Как, на ваш взгляд, это аукнется в России? И еще вопрос – по поводу C-Max. Есть ли планы собирать его у нас?

АНДРЕЙ ЮРЬЕВИЧ

Во Всеволожске, скорее всего, будут собирать «Форд-Фокус» следующего поколения. О сборке же версии С-Макс точной информации нет, но есть совсем другая. Глава представительства «Вольво» в России господин Папке объявил о планах выпуска во Всеволожске «Вольво-S40» и V50. Сейчас ведутся исследовательские работы, необходимые для подготовки производства.

С ЯНВАРЯ ИЗМЕНЕНИЯ В ПДД

Объявлены изменения в ПДД. Одно из них – обязанность предоставлять транспортные средства для нужд милиции, сотрудников ФСБ и ФСО – вызывает тревогу. Не начнут ли сотрудники органов использовать транспорт в личных целях? А если вдруг в этот момент случится страховой случай? Хотелось бы знать мнение журнала.

АЛЕКСАНДР

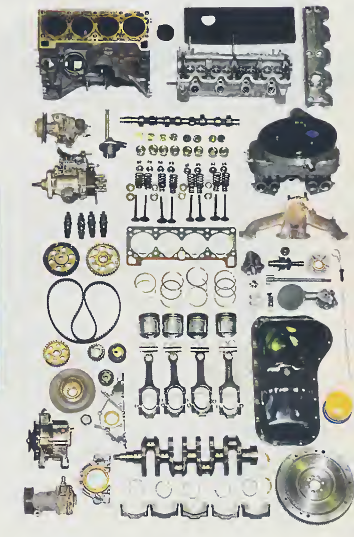
Действительно, с 1 января 2004 года начнут действовать изменения в ПДД. Могу понять вашу тревогу: рассчитывать на абсолютную порядочность всех не приходится. Но, строго говоря, ничего нового в том, что водители обязаны предоставлять автомобили работникам милиции, нет. Еще до внесения изменений в ПДД такая обязанность была возложена на водителей федеральным законом «О милиции». Сейчас же Правила просто привели в соответствие с законом. Никаких новых обязанностей по отношению к милиционерам у водителей не появилось. Более подробно об этом и других изменениях в Правилах – в следующем номере.

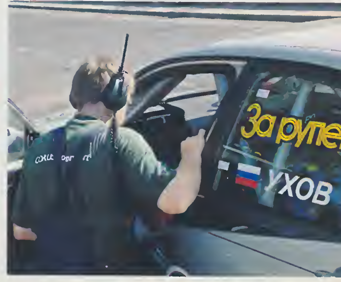
44 ДВА КУПЕ – ДВЕ ИДЕОЛОГИИ

76 НОВЫЙ МИНИ-ВЭН УАЗА

88 ПОТОМОК ГАДКОГО УТЕНКА

PROBA




За рулем
УХОВ

ПРОВОДЫ «ВОСЬМЕРКИ»

АвтоВАЗ торжественно проводил в последний путь родоначальницу своих переднеприводных моделей – «восьмерку». Когда-то горячо любимую, да и поныне самую популярную для тех, кто занимается автоспортом. ВАЗ-2108 прожил на конвейере завода без малого двадцать лет. За это время увидели свет 884 370 таких машин. Последняя выпущенная оказалась красной – цвета «триумф». Новых «восьмерок» уже не появится, но запчасти для них завод будет выпускать еще пять лет.

«ЦАРСКОЕ РАЛЛИ»

В сентябре в Берлине от Бранденбургских ворот стартовало 16 ретромобилей. Через четыре дня они прибыли в Москву, а еще через несколько дней дружно финишировали в Берлине, преодолев в общей сложности около четырех тысяч километров. Ничего особенного, если бы самой почтенной машине-участнице не исполнилось уже 46 лет, а самой молодой – 30. В «марш-броске» участвовали представители восьми стран на автомобилях Rolls Royce, Bentley, Jaguar, Mercedes 190 SL, Austin Healey 3000, VW Beetle и Opel Record. Райнер Беекс, генеральный директор VW Group Finanz – спонсора ралли, обещал, что отныне такой пробег станет ежегодным.

МИНИ-ВЭН НА ТОПЛИВНЫХ ЭЛЕМЕНТАХ

Список автомобилей на топливных элементах пополнился мини-вэном «Мицубиси-FCV», аналогом модели «Грандис». Электрическим силовым агрегатом управляет система от «Даймлер-Крайслера», а топливные элементы изготовлены «Бэллард Пауэр Системс». 117 литров сжатого до 350 атмосфер водорода обеспечивают запас хода пятиместному автомобилю в 150 км. «Максималка» не превышает 140 км/ч.

ВЕРИТСЯ С ТРУДОМ...

Исполнительный директор «Рено» Луи Швейцер пообещал, что новый автомобиль для российского рынка X90 будет стоить не более 5000 евро, удовлетворяя при этом европейским стандартам безопасности. Более того, вице-президент той же компании Пьер-Алан де Шмедт добавил, что это даже много и фирма будет готова продавать X90 по 3,5 тысячи! Новинку пока никто не видел. Говорят, что она будет чуть больше итальянской «Панды» и французского «Ситроена-Саксо».

КОРОТКО

В среднем американские водители проводят в дорожных пробках 51 час в год, что в переводе на убытки для экономики страны – почти 70 млрд. долларов в год. Больше всего времени в пробках теряют жители Лос-Анджелеса (90 часов). Для борьбы с пробками предлагается увеличивать количество дорог и полос на них, а также начинать работу предприятий в разное время.

Мэр Москвы Юрий Лужков заявил, что столичная ГИБДД «делает все для увеличения количества пробок на городских магистралях». А все потому, что инспекторы слишком долго добираются до мест ДТП и еще дольше ходят вокруг стоящих машин с рулеткой, карандашом и бумагой.

Тольяттинская компания «Лада-Тул» начала собирать пикапы-вседорожники из узлов и агрегатов ВАЗа и ГАЗа. Кузов – от «десятого»

седана, трансмиссия и передняя подвеска от «Нивы», а задняя рессорная – от «Волги». Двигатель – 1,8-литровый ВАЗ-2130. Помимо пассажиров, пикап (его назвали «Пилигрим») способен перевозить 450 кг груза.

В сентябре исполнился год СП «Джи-Эм–АвтоВАЗ». За это время с его конвейера сошло почти 13 000 автомобилей; с августа завод работает в три смены. До конца года намечено произвести еще 22 000 «шеви-нив», а к 2005-му – выйти на проектную мощность – 75 000 автомобилей.

Европейская комиссия официально ввела запрет на продажу легковых автомобилей с «кенгуринами», начиная с 2005 года. Это одна из планируемых в ЕС мер, чтобы вчетверо сократить случаи смертельных исходов при наездах.

КАКОЙ ЦВЕТ БЕЗОПАСНЫЙ?

Британские автомобильные эксперты, анализируя данные страховых компаний, выяснили, что чаще всего к последним обращаются владельцы розовых автомобилей – на каждые четыре таких автомобиля приходится одно обращение в страховую компанию. Далее по числу обращений – владельцы черных автомобилей, за ними лиловых, желтых и серебристых. Это не совпадает с распространенным утверждением, что яркие автомобили реже попадают в аварии. Наиболее безопасным признан небесно-голубой цвет. Также к числу неопасных отнесли машины бежевые, белые и бронзового цвета. Относительно безопасны машины красного цвета, хотя, как правило, среди их владельцев немало «гонщиков».

«НИВА» ОСТАЕТСЯ В ЕВРОПЕ

Автомобиль «Ниву» продолжат поставлять в Европу, хотя экспорт ее был под угрозой. В странах ЕС ввели новые требования безопасности при фронтальном и боковом ударах, а «Нива» им не соответствовала. АвтоВАЗ оперативно внес необходимые изменения, и теперь поставки продолжатся. В основном, в страны южной Европы, в частности, во Францию и Грецию, где наш вседорожник охотно покупают.

HANDS FREE – НЕ ЗАБЛУЖДАЙТЕСЬ!

По данным исследования французского Института безопасности и транспорта (Institut de Securite et de Transport), разговоры по мобильным телефонам с гарнитурами hands free («свободные руки») чаще приводят к ДТП, чем пользование телефоном с трубкой в руке. В последнем случае водитель осознает опасность ситуации, избегает резких маневров, мобилизует внимание, а имея «свободные руки», не воспринимает разговор как отвлекающий маневр и не меняет стиль вождения. Повлияют ли результаты этих исследований на законодательство, пока сказать сложно.

НОВЫЙ ШЕФ РОССИЙСКОГО «ВОЛЬВО»

Представительство «Вольво» в Москве возглавил Диш Папке, занимавший ранее аналогичную должность в Южной Африке, где до прихода в «Вольво» в 1999 году работал на заводе «Мерседес-Бенц», а затем в дилерских центрах БМВ и «Ленд-Ровер». По словам Диша Папке, у «Вольво» большие планы и прежде всего – расширение и упрочнение дилерской сети в крупных центрах и регионах страны,. Авторитет марки в России традиционно высок. За первые 9 месяцев года прописку здесь получили 3625 машин из Швеции.

КОРОТКО

Название этого автомобиля не имеет отношения к российской фирме «Би Лайн». Концепт «Ниссан-Би Лайн» совмещает грузовичок, «везущий» самые передовые технологии

мобильной связи, и возможность доступа в Интернет прямо из кабины водителя.

Компания «Форд» завершила строительство испытательного дорожного комплекса во Всеволожске, на котором будут проходить обкатку все произведенные автомобили. Трасса длиной 160 м имитирует несколько видов дорожного покрытия, включая брусчатку, гребенку, булыжную мостовую.

В конце сентября в Тольятти был собран двухтысячный автомобиль ВАЗ-21108 «Премьер». Производство ав-

томобиля началось в 2000 году, в нынешнем его стали оснащать 1,8-литровым двигателем.

Ликинский автобусный завод (Московская область) разработал первую в России модель низкопольного городского автобуса. Пол автобуса ЛиАЗ-5292 находится всего в 36 см от дорожного покрытия. Поперечно расположенные двигатель Caterpilar и автоматическая трансмиссия Voith позволили освободить место в салоне. Все системы, которые раньше располагались под полом, теперь переместились в «корму» автобуса.

КУДА ДЕВАТЬ МАШИНЫ?

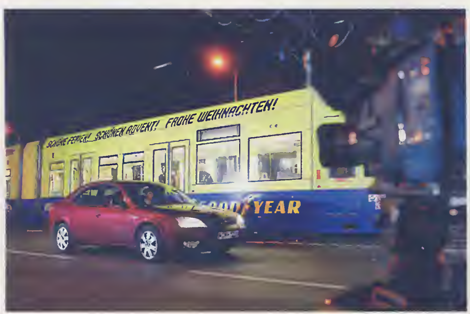
Производство автомобилей в Азиатском регионе растет как на дрожжах. И внутренний рынок становится для них все более тесным. Южная Корея уже сегодня экспортирует 46% своих машин, а ведь к 2010 году здесь рассчитывают увеличить годовой объем производства с трех до четырех миллионов. На эти же объемы уже в будущем году нацелился и Китай. Еще 4 миллиона совместно намерены дать миру фирмы из Индии, Таиланда, Индонезии и Малайзии. Неудивительно, что экспансия в соседние страны (и не только) неизбежна. И в первую очередь в Россию. Так что не будем удивляться, если встретим на наших дорогах какой-нибудь «Тиадзин».

ВЕНГЕРСКОЕ «АУДИ»

Предприятию «Ауди-Хунгариа Мотор» в Гьёре исполнилось 10 лет. Оно полностью принадлежит немецкому концерну, а сегодня служит для него главным поставщиком двигателей. Всего за эти годы здесь собрано 7,4 млн. моторов, 259 тысяч автомобилей «Ауди-ТТ» и А3. Общий объем инвестиций составил 1,6 млрд. евро, а занято на заводе 4800 человек. Кроме того, предприятие обеспечило работой еще 12 тысяч человек в городе и его окрестностях.

УСТУПИ ТРАМВАЮ!

Компания «Форд» совместно с телеканалом Satl провела любопытный тест: сравнивали тормозные пути параллельно разогнавшихся «Мондео» и кёльнского трамвая. Исходные скорости составляли 15, 30 и 50 км/ч. Автомобиль остановился через 1,2; 4 и 14 м соответственно. А вот трамвай... Вроде, Аннушка масло на рельсы не разливала, но его тормозной путь составил 3,9; 7,6 и... 43 метра! Вообще-то этот спектакль был задуман, чтобы лишний раз показать, как хороши тормоза «Форда».



НОВАЯ ЛОВУШКА

Австрийская дорожная полиция опробует новый метод регистрации нарушителей скоростного режима. Две видеокамеры, расположенные на определенном расстоянии друг от друга, снимают весь проходящий транспорт и передают картинку на центральный процессор. Тот идентифицирует автомобили и, если какой-то слишком быстро проехал отрезок между камерами, посылает информацию в полицию для оформления протокола. Время покажет, насколько новый метод эффективен, но уже ясно одно: никакие «антирадары» не смогут засечь ловушку, которая ничего не излучает.

КОРОТКО

Известный производитель комплектующих «Теннеко Отомотив» открыл в октябре предприятие в Тольятти, где будут выпускать выхлопные системы, включая нейтрализатор, для автомобилей «Шевроле-Нива».

В ближайшее время власти Москвы намерены ускорить темпы строительства

гаражей, чтобы к 2006 году создать 290 тысяч новых мест для хранения машин, в том числе, возможно, и на многоярусных механизированных стоянках.

Американская организация по безопасности движения NHTSA провела тесты вседорожников на устойчивость к переворачиванию. Из возможных 5 баллов-звезд лидеры теста «Хонда-Пайлот» и «Ниссан-Мурано» получили по 4. Аутсайдерами стали «Форд-Эксплорер Спорт Трак» и заднеприводный «Джип-Либерти», заработавшие «двойки».

Итальянская компания «Брэйн Би» (Brain Bee) предлагает автосервисам и крупным дилерам воспользоваться своим новым диагностическим комплексом B.I.D. – ONE LINE. Главное его отличие от «классического» – в отсутствии проводов между блоком управления и компонентами комплекса: связь осуществляется по радиоканалу.

Товар сертифицирован

РАДАР У ВСЕХ НА ВИДУ

Среди европейских стран Франция по числу стационарных радаров с камерами до недавнего времени плелась в хвосте. Но, похоже, этому приходит конец. Вслед за увеличением штрафов осенью этого года на дорогах появилось несколько десятков всепогодных радаров, а в ближайших планах – сотни. Место их расположения (на наиболее опасных участках трасс) – не секрет для автомобилистов: информация официально публикуется в Интернете. Более того, европейские сайты дорожной полиции заранее предупреждают о спецоперациях «контроль скорости».

ОНИ ТУТ КАК ТУТ

Российский автомобильный рынок как магнит притягивает к себе зарубежных производителей. И не только общеизвестных, крупных, но и с «узкой» специализацией. Компания «Спортмобил» познакомила российских журналистов с автомобилем «Спортмобил-Икстрем 500» (Sportmobil Xtreme 500), прототипом которого послужил раллийный болид, построенный для участия в чемпионате США по ралли. Впечатляют характеристики двигателя от компании HKS: мощность – 420 л. с., крутящий момент – 500 Н·м, разгон до 100 км/ч – 4,1 с, а максимальная скорость в зависимости от трансмиссии – 265–290 км/ч. Ориентировочная цена – $50 тыс.

КТО ЛУЧШЕ ЗНАЕТ «ХОНДУ»?

В Москве на базе «ФК Моторс», официального дистрибьютора «Хонда Мотор Ко, Лтд», прошел традиционный конкурс механиков, в котором приняли участие специалисты из России, Украины, Белоруссии. В программе письменный тест (50 вопросов по конструкции и особенностям ремонта автомобилей «Хонда»), измерительный тест (умение работать с инструментом) и самое трудное – диагностика неисправностей «Хонды CR-V». Три победителя конкурса поедут учиться в Германию.

ЗИМА «МИШЛЕНУ» НЕ ПОМЕХА

На российском рынке появилась зимняя новинка от «Мишлен» – «Пилот Альпин» второго поколения. Нешипованная шина из адаптированной к низким температурам резиновой смеси имеет направленный рисунок протектора и ряд технологических новаций. Может эксплуатироваться при скоростях до 240 км/ч.

ПРОТИВ ЗВЕЗД ТЕННИСА

«Даймлер-Крайслер Автомобили Рус», многолетний спонсор Кубка Кремля по теннису, не первый год во время престижного турнира проводит соревнования среди журналистов, пишущих на автомобильные темы. Причем наряду с ними обычно участвуют и звезды тенниса. В этом году профессионалы пера соревновались с такими профессионалами ракетки, как Кевин Ульетт, Дэвид Приношил, Винсент Стадла и Оливье Рокюс. Победителем среди представителей прессы (в очень нелегкой борьбе!) вышел сотрудник «За рулем» Роман Шадрин, а награду (не «Мерседес») ему вручил директор отдела продаж и маркетинга легковых автомобилей Михаэль Зайдель.

ТАКСИСТЫ ЗАБАСТОВАЛИ!

В Варшаве около 3500 водителей такси приняли участие в акции протеста против распоряжения правительства оборудовать машины счетчиками новой модели в соответствии со стандартами Евросоюза. На некоторое время в деловой части города практически было парализовано движение. Таксисты хотели доказать, что им не под силу приобретать злополучные счетчики, хотя правительство заявило о готовности возместить до 80% их стоимости.

КОРОТКО

Разметке пешеходного перехода в виде «зебры» – пятьдесят! Впервые она появилась на дорогах Германии в сентябре 1953 года. Уже тогда выяснили, что темно-белые полосы для человека – это подсознательный тревожный раздражитель. Потому водители невольно сбавляют скорость, завидев такую разметку. Правда, неясно, универсален ли этот вывод для всех народов и наций: в Москве порой «зебру» просто не замечают.

На заводе «Хонда» в Гуаньчжоу начали выпуск компактного автомобиля «Джаз» (в Китае, как и в Японии, он носит имя «Фит»). По цене от 12 400 долларов рассчитывают продать 16 000 автомобилей уже в этом году. Интересно, что локализация (доля комплектующих местного производства) достигает в китайском «Джазе» 80% – и это лишь на первых порах.

Компания «Тосол-Синтез» получила международный сертификат соответствия требованиям стандарта ISO 9001. Основанная в 1993 году, она включает в свою структуру торговые и производственные фирмы и предприятия по выпуску охлаждающих и тормозных жидкостей, автокосметики, полимерной упаковки и т. п.

По сообщению журнала «Шпигель», на «Фольксвагене» рассматривают вопрос о приобретении – частичном или полном – компании «Феррари». Немецко-итальянская кооперация набирает обороты: достигнута договоренность об использовании компонентов «Туарега» и «Ауди» на «Мазерати», а платформы «Кваттропорте» – для будущего «Фаэтона». Впрочем, глава концерна Пишетсридер пока отрицает свой интерес к итальянской марке.

ФАНТАСТИКА САМА ПО СЕБЕ

На фоне автомобильных премьер Франкфуртского салона в тени осталось революционное открытие. Пьезоэлектрическая бензиновая форсунка фирмы «Сименс-VDO Отомотив» (Siemens VDO Automotive) позволяет снизить расход топлива на 20%. И это по сравнению с самыми экономичными современными моторами! Главный редактор журнала «За рулем» Петр Меньших беседует с президентом и генеральным директором «Сименс-VDO Отомотив» Вольфгангом Дееном (Wolfgang Dehen).

– Случайно вы открыли журнал «За рулем» на странице с видами Москвы. Фантастически изменился город в последнее время. Огромное количество автомобилей, они часто не слушаются регулировщиков, дымят. Может быть, и нам поможет электроника?

– Насколько электроника может заменить полицейского, не знаю, но помочь в управлении автомобилем и сделать машину экологически чистой ей по плечу.

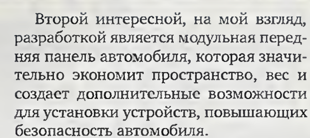
У нас есть для этого широкие возможности. Мы занимаемся комфортом, а также работаем над повышением экономичности двигателей и снижением токсичности. Так, в 1997 году мы предложили систему непосредственного впрыска для двигателей внутреннего сгорания, а год назад – технологию пьезоэлектрического впрыска. Одним из выдающихся достижений компании, которому в прошлом году исполнилось 100 лет, было изобретение автомобильного спидометра. А ныне в обороте компании, составляющем 8,5 млрд. евро, 50% приходится на электронику. В своей области «Сименс-VDO» занимает 3-е месте в мире.

Поскольку доля электроники в автомобилях постоянно увеличивается – в 2000 году на нее приходилось 22% стоимости автомобиля, а к 2010-му – 35%, то мы без дела не останемся.

Надо отметить, что два года назад произошло слияние двух крупных фирм «Маннесман-VDO» (Mannesmann-VDO), существующей с 1928 года, и «Сименс-Отомотив», работающей с 1985-го, и появилась одна – «Сименс-VDO».

– Какая из революционных разработок компании может быть наиболее актуальна для России?

– Я бы предложил более скромный термин – инновационная. Такой разработкой можно было бы считать проекционный навигационный дисплей. Он позволяет водителю, не отрываясь от дороги, иметь перед собой карту на ветровом стекле. На дисплей выводится и информация о работе агрегатов автомобиля. Отображение цветное и может по желанию водителя быть представлено в том или ином виде и объеме.



Второй интересной, на мой взгляд, разработкой является модульная передняя панель автомобиля, которая значительно экономит пространство, вес и создает дополнительные возможности для установки устройств, повышающих безопасность автомобиля.

Есть еще и видеокамеры, выдающие изображение на зеркало заднего вида, а также устройство распознавания антропометрических данных сидящего в кресле человека, которое отдает соответствующие команды подушкам безопасности в случае столкновения. Все это обеспечивает электроника.

– Бытует мнение, что с применением электроники автомобиль становится существенно дороже. Можно ли ожидать, что электроника удешевит машину?

– Свою автомобильную жизнь я начинал с «Жука», в котором электроника фактически отсутствовала. Но популярная машина расходовала немало топлива, выделяла много токсичных веществ и была небезопасной. Сейчас все говорит в пользу автомобиля с электроникой, как более безопасного для окружающей среды и для сидящих в нем людей.

На первых машинах не было электроники, помогающей замедлить автомобиль при экстренном торможении и корректирующей его движение в критических ситуациях. Но безопасность стоит денег. И результат налицо: сократилось число аварий, в том числе и тяжелых, по всему миру. Снизилось загрязнение окружающей среды автомобилями. И это несмотря на рост парка.

Что касается удорожания или удешевления автомобиля, то это вопрос к автопроизводителям, которые сами определяют ценовую политику. Мы же выполняем их заказ на поставки того или иного оборудования по разумной стоимости.

– Как обстоят дела у электроники с точки зрения надежности? Ее вмешательство в процесс управления не внушает большого доверия...

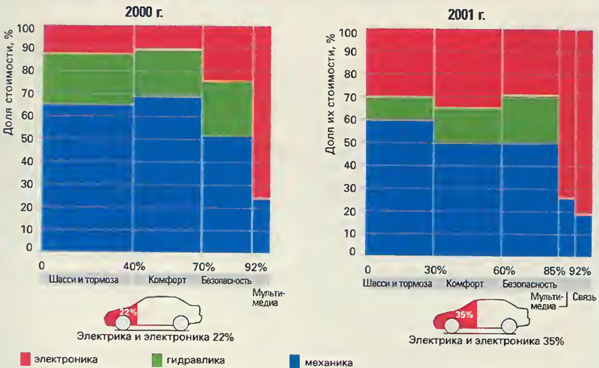
– Наверное, те же сомнения были и у американских астронавтов «Аполлона-14», отправляющихся в поездку по Луне на «автомобиле» под управлением электроники. Как видите, все было надежно. А возьмите современный самолет. Все аэробусы управляются электроникой, механические связи с органами управления отсутствуют. И все стабильно и надежно работает.

– Мы своих читателей убеждаем в том, что чудес не бывает. Над проблемой экономии топлива на 3–5% работают многие специалисты. Вы же

ВОЛЬФГАНГ ДЕЕН
Wolfgang Dehen

Родился в 1954 году в Золингене, окончил университет в г. Зиген по специальности «бизнес-администрация». С 1979-го на разных должностях в компании «Альфред Тевес» (Франкфурт). В 1992-м – руководитель операций на вторичном рынке Европы компании «Ай-Ти-Ти Аутомотив» (ITT Automotive). С 2001-го – вице-президент филиала компании «Валео» (Valeo). С июля 2002 года президент «Сименс-VDO Отомотив».

Рост доли электронных компонентов в стоимости автомобиля.



на выставке объявили о создании системы впрыска, позволяющей экономить 20% топлива в сравнении с современными моторами. Это воспринимается как фантастика.

– У двигателей внутреннего сгорания еще есть нераскрытый потенциал, о котором многие даже не подозревают. И в ближайшее время мы будем над этим работать. Но в чудеса нужно верить. Ведь факт остается фактом: средний расход топлива в Германии за последние годы снизился с 10 до 7 литров, а это уже не 20, а все 30% экономии. И это не фантастика, а результат кропотливой работы многих инженеров, которым удалось согласовать работу механической и электронной частей мотора. Наши новые форсунки работают еще быстрее и точнее, они стали легче. Как итог – снижение потребления топлива, повышение экономичности и меньшие затраты на топливо.

– Хорошо, вам удалось снизить среднее потребление топлива до 7 литров, а теперь еще уменьшили аппетит мотора. На сколько?

– Будем говорить о новых современных бензиновых двигателях. Мы улучшили их показатели еще на 20%.

– Как вам удалось обойти конкурентов?

– Если взять наши разработки по пьезоэлектрическому впрыску, то в этой области мы опережаем ближайших конкурентов на три-четыре года. Они только объявили, что планируют начать производство таких систем через год, а мы уже выпустили около трех миллионов электронных клапанов. Так что наша продукция не фантастика, а реальность.

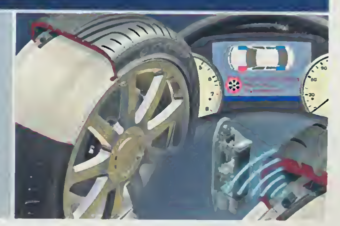
Можно поговорить с нашими заказчиками, которые ездят на дизельных машинах «Рено», «Пежо», «Ситроен» или «Форд» с пьезоэлектрическим впрыском, и узнать их впечатления. Бензиновые моторы с такими устройствами появятся на автомобилях в 2006 году, тогда можно будет убедиться и в их преимуществах.

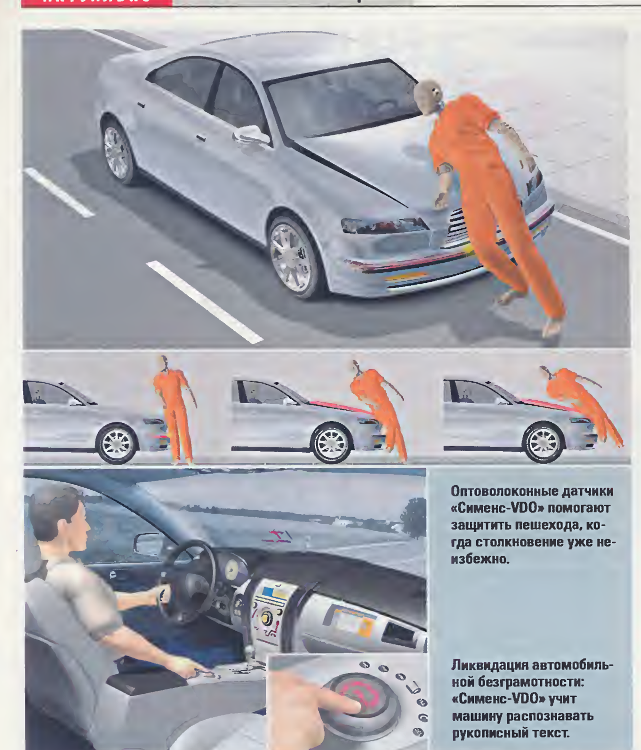
– В Японии, как известно, предпочитают бензиновые моторы, а в Европе – дизели, параллельно идут поиски альтернативных видов энергии.

Мировая сенсация: пьезофорсунки для бензиновых двигателей позволяют снизить расход топлива на 20%.

Модульная передняя панель предоставляет конструкторам широкие возможности для творчества.

Безбатарейный датчик состояния шин дает информацию о давлении, пробеге, дате установки покрышки. В целях повышения безопасности на дорогах в 2004 году в США начинает действовать закон, который обязывает оснащать автомобили подобными системами.





Оптоволоконные датчики «Сименс-VDO» помогают защитить пешехода, когда столкновение уже неизбежно.

Ликвидация автомобильной безграмотности: «Сименс-VDO» учит машину распознавать рукописный текст.

На что делает ставку в этой области «Сименс-VDO»?

– Мы считаем, что в ближайшие 20–30 лет у двигателя внутреннего сгорания блестящее будущее.

– Чьи перспективы лучше – дизеля или бензинового мотора?

– Пожалуй, это вопрос личного выбора каждого автовладельца. От обоих двигателей можно добиться отличных показателей по экономичности и токсичности. Я, например, езжу на машинах как с бензиновыми, так и дизельными двигателями. И вполне доволен. Во всяком случае, в обозримом будущем, полагаю, альтернативы моторам внутреннего сгорания не найдут. Когда-то в Европе приняли решение о том, что дизельный двигатель – хорошая альтернатива бензиновому с точки зрения экономичности. В Старом Свете их доля велика. В США ситуация другая, там процент дизелей может со временем увеличиться. В Японии все больше переходят на гибридные системы.

– Если устроить мировой чемпионат по автомобильной электронике, кто стал бы победителем – США, Германия, Япония?

– Поиск новых технологий во многих странах идет параллельно, но региональные потребности могут отличаться. Традиционно Япония сильна в аудиовидеоэлектронике. Европа сильнее в системах навигации, но это вовсе не означает, что в Старом Свете не разбираются в аудио и видео, а в Японии в радионавигации.

– Вернемся в Россию. Можно ли, по-вашему, г-н Деен, с помощью электроники осовременить российский автомобиль настолько, чтобы он встал в ряды европейских или японских?

– Да, можно, но помимо электронной части нужно подтянуть и механическую. Машин из одной электроники пока не существует. Однако мы можем предложить ряд устройств, включая пьезоэлектрический впрыск, подушки безопасности, современные приборные панели. Кстати, совместные работы по приборам для ВАЗа уже ведутся с Чистопольским заводом.

– Какие условия вам нужны, чтобы прийти на российский автомобильный рынок? Какие условия привлекли вас на китайском рынке и в юго-восточной Азии?

– Вопрос не в том, хотим мы там что-то делать или не хотим. Просто находится заказчик, который вместе с нами начинает разрабатывать ту или иную технологию. Так что мы готовы рассмотреть любые интересные предложения и даже вложить определенные средства.

Нам, как поставщикам комплектующих, труднее повлиять на принятие тех или иных экономических и политических решений. Для нас важнее, чтобы условия были надежными, а наше производство – рентабельным. Конечный ответ – за экономической целесообразностью принимаемых решений.

– Мы знаем, что вы работаете совместно с Заволжским моторным заводом над системами управления дизельным двигателем, с ВАЗом над модернизацией двигателя для «Нивы», точнее, системы впрыска. Как вы оцениваете совместную работу? Или это только проба сил?

– С нашими партнерами мы не проводим пробу сил. Мы открыто работаем на результат на конкретном автомобиле.

– Скажу прямо, в России нет дизельного двигателя для легкового автомобиля. Сотрудничество «Сименса» с нашими моторостроителями обнадеживает. Насколько вы заинтересованы в получении конечного продукта?

– Мы не являемся изготовителями дизельных двигателей, но производим инновационные компоненты для использования в них. И мне было бы очень приятно, если наши узлы использовались бы на конкретных российских моторах. Когда появятся на рынке готовые двигатели, мы с нашими заказчиками не обсуждаем. И говорим об успешных продуктах, когда они уже вышли на рынок.

– Можно поинтересоваться, любите ли вы фантастику и кто ваш любимый автор?

– Если честно, то в последнее время читаю больше электронную почту. Я только год на новой должности, и все время посвящаю работе, чтобы добиться результата. Вообще, я не увлекаюсь фантастикой. Жизнь сама по себе фантастика.

– Ну, тогда мы спокойны за вашу электронику.

В беседе принимал участие Владимир Соловьев.

ТЕСТ За рулем
ТЕСТ За рулем

L-КЛУБ

СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ.
ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Эти автомобили уже были в редакционной примерочной и так или иначе оставили о себе первые и, возможно, самые яркие впечатления. Однако все познается в сравнении, поэтому мы не побоялись собрать их вместе, дабы не только выделить достоинства, но и подчеркнуть недостатки.

Безусловно, виновником события стал лауреат Гран-при «За рулем», образец нового корпоративного стиля «Мицубиси» – «Лансер». С ним компания связывает большие надежды, в том числе и в продвижении на российском рынке. Ведь именно он должен заменить слегка наскучившую «Каризму», а также составить серьезную конкуренцию другим китам японской автоиндустрии – «Ниссану» и «Тойоте».

В нашем тесте противники «Лансеру» достались нестандартные, хотя и не обделенные вниманием отечественного потребителя. «Хёндэ-Элантра» совсем недавно обновилась, получив еще более европеизированную оболочку и целый ряд усовершенствований. Ну а «Сузуки-Лиана» – это не только коренной «японец», может быть, не столь раскрученный как именитые брэнды, но и одноклассник, сочетающий в себе массу непривычных дизайнерских решений, притягивающих внимание. Итак, наши подопечные – три седана с моторами 1,6 л, примерно одной ценовой категории, каждый из которых наверняка окажется по-своему интересен.

СТИЛИСТИЧЕСКИЕ СТАНДАРТЫ

Ох уж эти современные автомобили, спроектированные компьютером. Похоже, их создатели подзабыли о революционности экстерьеров, ярких, сочных линиях. Увы, за редким исключением машины становятся все больше похожими одна на другую. А тут еще всеобщая любовь к серебристым цветам и оттенкам... Каюсь, не раз ловил себя на том, что, изучая, например, «Лансер», вдруг совершенно неожиданно обнаруживал эмблему «Хёндэ» и

MITSUBISHI LANCER

- Новое, девятое по счету поколение «лансеров» дебютировало на Российском автосалоне-2003 и уже предлагается дилерами.
- Автомобиль пока представлен на отечественном рынке двумя бензиновыми двигателями 1,3 л, 60 кВт/82 л. с. и 1, 6 л, 72 кВт/98 л. с. с механической или автоматической (для версии 1,6 л) коробками передач.
- Седан выделяется в ряду конкурентов не только высоким уровнем оснащения, но и весьма интересными ценами – от $13 900 до 16 950.

HYUNDAI ELANTRA

- Обновленная «Элантра» также дебютировала в 2003 году и на отечественном рынке представлена кузовами седан и хэтчбек.
- К нам автомобиль поступает с бензиновым двигателем 1,6 л, 77 кВт/105 л. с. и двумя коробками передач – «механикой» или «автоматом».
- В зависимости от уровня комплектации (GL или GLS) цены на «Элантру»-седан в салонах официальных дилеров колеблются от $13 190 до 15 990.

SUZUKI LIANA

- Впервые широкой публике четырехдверная «Лиана» была представлена в 2001 году, а в 2002-м состоялась ее европейская презентация.
- В Россию поставляют седан и хэтчбек только с двигателем 1,6 л, 78 кВт/106 л. с., агрегатируемым с пятиступенчатой «механикой» или четырехступенчатым «автоматом». Предусмотрена и полноприводная версия машины.
- Продаваемую у нас базовую комплектацию «Лианы» отличает высокий уровень оснащенности. Диапазон цен – от $14 900 до 16 850.

MITSUBISHI LANCER

наоборот. Что тогда говорить о людях неискушенных, для которых все они на одно лицо? Интересно, но на фоне подобной одноликости «Лиана» вдруг приобрела массу внешних достоинств. Ее необычные пропорции, да еще заводское тюнинговое оформление вдруг оказались пропуском в мир узнаваемости. Данный автомобиль никто ни разу не попытался назвать чужим именем. Конечно, и этот колосс на маленьких ножках-колесиках (кстати, вполне «взрослой» размерности 195/55R15), мягко говоря, не блещет изысканностью форм и линий, но он, по крайней мере, отличается нестандартной внешностью.

Будем надеяться, что внутреннее содержание позволит выделиться и остальным. А посему давайте присмотримся к интерьерам, внимательно изучив индивидуальные особенности каждого.

Помнится, тот же «Мицубиси-Лансер» при первом знакомстве не произвел сногсшибательного впечатления. Он показался продуманным, добротным, неплохо оснащенным, но смотрелся более чем привычно.

Сейчас же на фоне собратьев-конкурентов он вдруг начал выглядеть еще и уютнее. Заиграли полированные вставки под черное дерево, приятнее начал смотреться пластик, в машине сразу почувствовалась индивидуальность и новизна. В итоге, стоило лишь оказаться внутри, все вопросы с путаницей в марках и эмблемах мгновенно отошли на второй план.

Удобное, просторное сиденье, хорошо читаемая комбинация приборов, тщательно выверенные усилия и перемещения органов управления. Здесь все логично, все под рукой – в результате с автомобилем сживаешься практически сразу, без привыкания. Конечно, не все в этой машине идеально. Трудно, например, не посетовать на большую по диаметру баранку – дань японским традициям или не заметить частокол из задних подголовников, закрывающих половину стекла. Но в целом спереди все продумано до мелочей.

А вот на заднем сиденье тесновато коленям, да и крыша откровенно нависает над головой, так что, с точки зрения пассажиров, «Лансер» достаточно ординарен.

На фоне продуманного «японца» «Хёндэ-Элантра» выглядит отнюдь не простецки, хотя и не столь располагающе. Вроде бы стандартное сочетание серых и темных оттенков, но чуть грубее стиль, скромнее обивочные материалы, проще исполнение. Тем не менее, если присидеться и приглядеться, то и в этом автомобиле обнаружится все необходи-

Уютный, симпатичный салон, где вроде бы нет ничего необычного, продуманные органы управления, хорошо читаемые шкалы приборов. Разве что баранка великовата.

«Частокол» из задних подголовников не лучшее конструкторское решение, как, впрочем, и багажник со сложной конфигурацией боковых поверхностей.

мое, ибо по уровню оснащенности он не уступает «японцу». Здесь надо просто немного привыкнуть к крупноячеистым решеткам дефлекторов на передней панели, проникнуться, так сказать, корейским подходом к компоновке рабочего места, и «Элантра» окажется очень даже на уровне. По крайней мере, в вопросах удобства посадки или использования того или иного оборудования. Несколько своеобразное, но удобное сочетание приборов, логичные тумблеры и «крутилки» системы вентиляции.

Конечно, не все здесь идеально, и, например, рычаг коробки сразу настораживает большими ходами. Водительское сиденье предлагает очень неплохой диапазон продольных перемещений и аж пять регулировок, включая подгонку передней и задней частей подушки по высоте. По конфигурации оно весьма похоже на «лансеровское», но менее жестко в боковом направлении. Естественно, «дышащая» спинка слегка раздражает, зато в остальном усаживаешься почти изысканно: здесь чуть приподнял, там наклонил, и сиденье комфортно и ненавязчиво приняло в свои объятия.

Вольготнее и задним пассажирам. Придирчивые наверняка отметят низкую подушку и давящую крышу, зато с коленями все в порядке, есть даже запас до сидящего впереди.

«Сузуки-Лиана» – это определенно иной взгляд на концепцию современного седана. Все начинается с того, что в этот автомобиль входишь, а не садишься, а устроившись за рулем, долго крутишь головой, в душе считая, что дилеры все же ошиблись и таки подсунули компактвэн. А как же иначе, когда над головой не просто полно места, а еще и с запасом? Широкие передние стойки облегчены маленькими допол-

Электропривод всех четырех стеклоподъемников – стандартное базовое оборудование, куда входит и центральный замок, и кондиционер.

нительными окошечками, да и сидишь тут непривычно высоко, почти как во вседорожнике. Необычность машины только усиливают узкая полоска цифровой комбинации приборов, высокая и массивная передняя панель и селектор «автомата». Увы, одна из самых дорогих комплектаций «Лианы», российским дилером именуемая не иначе как «Аэро», досталась нам еще и с автоматической трансмиссией. Тем не менее, педантичный осмотр выявляет не только подчеркнутую дороговизну отделки. Находишь багажник (значит, все-таки седан!) столь внушительных размеров, что конкуренты с их солидными грузовыми отсеками могут только позавидовать. Войдя во вкус, сразу же хочется себя попробовать и в роли пассажира. Ведь на заднее сиденье тоже можно войти и… Но не тут-то было. Стильная крыша здесь мешает. Зато в остальном здорово: высокая, удобная подушка, солидный запас по коленям, эх, если бы еще потолок был как спереди.

И все же пора обживаться за рулем. Надо признаться, восторгов постепенно убавилось. Мал диапазон продольного перемещения сиденья, а главное, явно коротка его подушка, совсем не европейских пропорций. В результате бедра слегка повисают в воздухе, в руках опять по-японски крупное рулевое колесо, а перед глазами слишком яркое пятно стильной комбинации приборов. Вот он каков, еще один седан по-японски!

«МИЦУБИСИ-ЛАНСЕР»

Его конек – сбалансированность ездовых свойств. Характеристика двигателя предельно ровная и максимально удобная для потребителя. В большинстве ситуаций мотор «Лансера» немного монотонно (растянутые передаточные числа трансмиссии), но очень надежно будет разгонять авто уже с 1200–1500 об/мин и делать это вплоть до срабатывания ограничителя оборотов. В принципе, для обывателя удобно, но ежели поехать от души, темперамент машины покажется скучноватым. Зато акустический комфорт определенно на высоте. Это заметно с первых минут знакомства. Конечно, с 4000 об/мин глас мотора пробивается, но звучит он завуалированно, словно уши заткнули ватой.

Неплох автомобиль и по настройкам подвесок. Хотя не скрою – отечественные дороги откорректировали оценку. Если в Финляндии (во время презентации) настройки шасси вызывали лишь восхищение, то нынче «Лансер» досаждает резкими вертикальными толчками на высокой скорости. Очень похоже, что наши пологие волны оказываются больше заложенных в конструкцию ходов подвесок.

А вот управляемость не изменилась. Автомобиль точен и очень собран на до-

Интерьер по-корейски выглядит не столь располагающе: и пластик попроще, и стиль погрубее. Тем не менее, все необходимое здесь в достатке.

Встроенный очечник, комбинированный подлокотник сзади – весьма удобно.

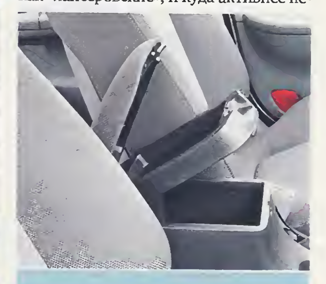
роге, при этом совершенно не напрягает, позволяя надежно и уверенно перемещаться в пространстве. В целом – понятная и логичная машина, не преподносящая водителю никаких сюрпризов.

И так, пожалуй, во всем. С одной стороны, ничего особенного, выдающегося, с другой – четкое следование всем заложенным конструкторским схемам, что позволяет достичь стабильных результатов.

«ХЁНДЭ-ЭЛАНТРА»

«А ведь этот с характером», – отмечаем мы, едва только начинаются замеры продольной динамики. Конечно, «кореец» вряд ли может похвастаться правильностью «лансеровских» настроек, но что его мотор веселее, очевидно. Довольно тяговитый, он везет уже с 1000–1200 об/мин, а к трем с половиной – вдруг вспыхивает подхватом и далее крутится легко и непринужденно, вплоть до ограничителя. Вдруг оказывается, что трансмиссия «попадает» во все желаемые диапазоны: у машины не только удобный, но и весьма динамичный характер. Эх, если бы не слишком длинноходный механизм переключения да не очень внятная работа сцепления, можно было вообще говорить о спортивных настройках силового агрегата. «Хёндэ» оказывается заметно шумнее правильного «японца». Поет мотор, зудят шины, весьма активно реагируя на качество покрытия. С одной стороны, это, конечно, подчеркивает боевой дух, но с другой – в определенных режимах раздражает настойчивым звуковым давлением.

А вот подвески показались вполне удачными. Они не столь комфортны, как «лансеровские», и куда активнее пе-



Двойной бокс между передними сиденьями – почти неотъемлемая часть современного авто. Главное, не забыть, что и куда положил.

SUZUKI LIANA

редают на кузов все мелкие неровности дороги. Тем не менее, хорошо держат удар да и с пологими волнами справляются без проблем. Лишь на высокой скорости автомобиль немного раздражает резкими вертикальными импульсами, возникающими на пологой волне.

Неплоха «Элантра» и с точки зрения управляемости. Она, конечно, уступает «Мицубиси» в точности откликов, но в целом надежна в большинстве житейских ситуаций. Конечно, здесь бо́льшие крены кузова, а при быстрой езде вы непременно почувствуете некоторое рассогласование между командами водителя и реакциями машины, но в целом «Хёндэ» старается не изменять логике своего поведения на дороге.

«СУЗУКИ-ЛИАНА»

Автомобиль подчеркнуто резв и динамичен, «автомат» отрывисто и резко переключает передачи, усиливая спортивный дух. Но что-то не вяжется идеология большого семейного седана с импульсивными бойцовскими качествами! И дело не только в том, что двигатель назойливо звучит в салоне уже с 2500 об/мин и откровенно давит на уши, а коробка передач все время норовит подоткнуть пониженную, стоит лишь неосторожно тронуть акселератор. В конце концов, есть же в комплектации «Лианы» и обычная «механика». Просто подобная спортивность, заложенная, кстати, и в характеристиках подвесок, делает седан излишне нервным, каким-то нелогичным. На ровном, как стол, асфальте «Сузуки» удивляет неожиданно быстрыми и точными откликами, но, попав на мелкие волны в повороте, начинает взбрыкивать и раскачиваться, норовя распрямить траекторию. Или, навязав бескомпромиссную жесткость своих «оспортивленных» подвесок, очень быстро сдается, стоит появиться серьезным неровностям. Честно говоря, борьба со столь сложными проявлениями характера не впечатлила, и довольно необычный по стилю автомобиль сразу же оказался в аутсайдерах.

ПОДВОДИМ ИТОГИ

Нестандартные конкуренты, необычные результаты... Кто, например, мог предположить, что интересная снаружи и внутри «Сузуки-Лиана», огорошив конкурентов размерами салона и багажника, вдруг откажется играть во взрослые игры, оказавшись весьма норовистой в ездовом плане? Честно говоря, сами не ожидали подобного. Хотя, признаться, и «Хёндэ-Элантра» удивил, но уже в приятную сторону. «Кореец» оказался конкурентоспособен, в первую очередь, по ездовым возможностям. В остальном он, конечно, попроще, зато берет ценой, оснащенностью и размерами салона.

Внутри «Лиана» сама оригинальность: просторный салон, мощная передняя панель, яркие шкалы цифровых приборов. Особенность этой версии подчеркнута еще и дорогими обивочными материалами.

На заднем сиденье ощущаешь близкий потолок, но в остальном просто здорово. Вместительному багажнику позавидуют многие.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

	MITSUBISHI LANCER	HYUNDAI ELANTRA	SUZUKI LIANA
АБС	■	■	■
Боков. подушки безопасн.	■	–	■
Кондиционер	■	■	■
Регулир. рулевая колонка	■	■	■
Противотуманные фары	■	■	□
Аудиосистема	■	■	□
Полноразмер. зап. колесо	■	■	■

РЕЗЮМЕ

MITSUBISHI LANCER

+ Удобная эргономика рабочего места, хорошая сбалансированность ездовых возможностей, высокий акустический комфорт.

– Затрудненная из-за подголовников обзорность через внутреннее зеркало заднего вида.

HYUNDAI ELANTRA

+ Удобные места для задних пассажиров и багажник, резвый двигатель, энергоемкие подвески.

– Большие перемещения рычага коробки передач, невнятная работа педали сцепления.

SUZUKI LIANA

+ Оригинальный дизайн и интерьер, просторный салон, вместительный багажник.

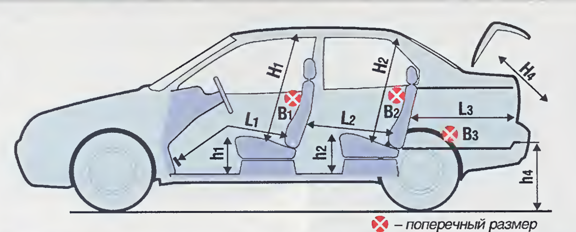
– Шумный двигатель, невысокая плавность хода, недостаточный продольный диапазон регулировок передних сидений.

Ну а главный зачинщик теста? Удобный, практичный, продуманный «Мицубиси-Лансер» – твердый хорошист в большинстве номинаций. И это, пожалуй, главное его преимущество, ибо быть почти отличником во всем довольно сложно, а для обывателя это как раз то, что нужно. □

Редакция благодарит фирмы «РОЛЬФ-ХОЛДИНГ», «КАРНЭТ-2000» и «СИМ» за предоставленные автомобили.

Высокая посадка – это не только хорошая обзорность, но и возможность спрятать под сиденье вместительный лоток для мелких вещей.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И КОМПЛЕКТАЦИЯ



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	MITSUBISHI LANCER	HYUNDAI ELANTRA	SUZUKI LIANA
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4480	4525	4350
ширина	1695	1725	1690
высота	1445	1425	1545
Радиус поворота, м	5,0	5,1	5,0
Снаряженная масса, кг	1185	1278	1135
Полная масса, кг	1605	1640	1640
Максимальная скорость, км/ч	183	182	170
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,8	13	13,0
Топливо/ запас топлива, л	АИ-95/60	АИ-95/55	АИ-95/50
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):			
загородный цикл	5,5	5,7	5,8
городской цикл	8,8	9,1	9,1
Кузов		седан	
Количество дверей		4	
Число мест		5	
Двигатель		бензиновый	
Расположение, число цилиндров		Р4	
Число клапанов		16	
Рабочий объем, см³	1584	1599	1586
Степень сжатия	10,1	10,1	10,5
Мощность, кВт/л. с.	72/98	77,2/105	78/106
при об/мин	5000	5800	5500
Крутящий момент, Н·м	150	143	144
при об/мин	4000	4500	4000
Трансмиссия			
Привод		на переднюю ось	
Коробка передач		M5	A4
Передаточные числа:			
I	3,36	3,615	2,88
II	1,86	2,053	1,57
III	1,32	1,393	1,0
IV	0,97	1,061	0,7
V	0,79	0,837	–
з. х.	3,55	3,250	2,3
Главная передача	4,07	4,056	4,12
Ходовая часть			
Подвеска: спереди		независимая пружинная со стабилизаторами поперечной устойчивости типа «Мак-Ферсон»	
сзади		многорычажная	
Усилитель рулевого управления		гидравлический	
Размер станд. шин	195/60R15	185/65R15	195/55R15
Тормоза:		гидравлические с усилителем и АБС	
передние		дисковые вентилируемые	
задние		дисковые	барабанные

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм

	MITSUBISHI LANCER	HYUNDAI ELANTRA	SUZUKI LIANA
L_1	830–1000	830–1040	845–1010
L_2	510–745	520–760	560–750
H_1	990	1000	1130
H_2	920	940	940
B_1	1360	1380	1370
B_2	1360	1360	1340
h_1	290	280–310	395
h_2	320	330	350
L_3	997	980	940
$B_{3\,min}$	975	1000	950
$B_{3\,max}$	1580	1400	1550
h_4	725	670	670
H_4	425	465	480

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	MITSUBISHI LANCER	HYUNDAI ELANTRA	SUZUKI LIANA
Весовые характеристики			
Снаряженная масса, кг	1218	1239	1191
Нагрузка на ось, кг:			
переднюю	733	752	707
заднюю	485	487	484
Дорожный просвет, мм	167	157	147
Динамические качества			
Разгон, с:			
0–40 км/ч	2,6	2,8	3,4
0–60 км/ч	5,0	5,1	5,7
0–80 км/ч	7,9	8,1	9,2
0–100 км/ч	12,2	12,7	13,4
0–120 км/ч	17,9	18,5	20,2
0–140 км/ч	26,8	27,6	29,4
0–160 км/ч	44,2	43,4	–
0–400 м	18,2	18,2	19,1
0–1000 м	34,1	34,5	35,1
Скорость в конце дистанции, км/ч:			
0–400 м	120,7	119,7	116,4
0–1000 м	151,6	151,2	148,4
Максимальная скорость, км/ч	**172,5**	**175,0**	**164,5**
Погрешность спидометра, %	2	5	3,5
Эластичность, с:			
60–100 км/ч (IV)	12,8	12,1	7,9
80–120 км/ч (V)	19,2	19,3	11,3
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1290	1373	1434
50–0 км/ч	677	625	710
Торможение со 100 км/ч:			
тормозной путь, м	40,6	42,1	43,7
замедление, м/с²	9,5	9,2	8,8

ГЛАЗА БОЯТСЯ – КОЛЕСА ЕДУТ

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

Прогнозов относительно надежности «новых русских» автомобилей было хоть отбавляй, причем самых полярных – от «ничего с ними не случится» до «дальше Урала не уедут». Полагая, что истина, как всегда, окажется где-то посередине, мы в меру сил готовились к нелегким испытаниям. Однако даже в самых радужных мечтах не смели предположить, что все машины пройдут от Москвы до Владивостока без сколь-нибудь серьезных поломок! Ну не считать же таковыми периодическое (после очередного брода) умолкание клаксона «Хёндэ» или треснувшую ручку водительской двери у «Шеви-Нивы»! Впрочем, обо всем по порядку.

Начало отчета об экспедиции «Евразия-2003» см. ЗР, 2003, №№ 9, 10.

ИСПОЛНЕНИЕ «СТАНДАРТ»

О «специсполнении», даже просто особой подготовке, речь не шла изначально – никаких усиленных подвесок или дополнительных защит. Машины самые что ни на есть серийные, со штатным оборудованием, именно в таком виде их продают дилеры. Две из семи – «КИА-Рио» (ЗР, 2003, № 1) и «Рено-Символ» (ЗР, 2003, № 2) были куплены ре-

дакцией в обычных автосалонах всего за пару недель до старта. Музыку-сигнализацию поставили там же, доплатили $200 за защиту моторного отсека «Рио» – ее устанавливает дилер. Техосмотр, регистрация, страховка, проверка – во всех этих хлопотах наездили примерно по тысяче километров. Такой же пробег оказался и у грузовичка сопровождения КИА-К2700 (ЗР, 2003, № 5), предоставленного компанией «АвтоТОР». Чуть раньше был куплен «Хёндэ-Акцент» (ЗР, 2003, № 6), который успел набрать 3 тыс. км. Еще пара машин хорошо знакома читателям – редакционные «Форд-Фокус» (ЗР, 2003, № 1, 3) и «Шевроле-Нива» (ЗР, 2003, № 1, 2, 4, 6, 8). Первый до старта пробега прошел 18 тыс. км, вторая – 26 тыс. км. Ну и, наконец, седьмой автомобиль экспедиции – экспериментальный полноприводный универсал ВАЗ-21113-04 4WD (ЗР, 2001, № 6) с пробегом около 8 тыс. км.

УМНЫЙ – В ГОРУ!

Трудностей мы не боялись – пусть длинная, пусть местами плохая, но ведь дорога же! До Читы все было именно так – нормальный, местами не очень, местами «очень не», но все же асфальт. А вот дальше началась гравийная дорога, иногда вполне приличная, словно запыленное шоссе, – здесь можно держать и 80 км/ч, а местами разгоняться и до сотни. Но вдруг встречается строящийся, еще непроезжий мост, а рядом объезд – вброд через ручей, из которого там и сям выглядывают валуны. Ныряешь – воды по фары, днище скребет по камням, сердце кровью обливается. Одну безымянную разлившуюся речушку преодолевали волоком – всплывающие легковушки с заткнутыми выхлопом и воздухозаборником перетаскивал на другой берег «Ленд-Крузер» дорожников. Причем задом наперед, чтобы не залить волной моторы.

Неожиданно встречались грандиозные земляные работы – строители пробивают горный хребет. Взрывники бурят шурфы, двухэтажные «катерпиллеры» и «комацу» с ревом упираются ножами в отвалы, огромные экскаваторы валят породу в БелАЗы. И среди всего этого тарарама тонкий ручеек автомобильчиков прыгает с камня на камень – выглядит все это просто немыслимо. Нормальный водитель не станет по доброй воле убивать легковую машину. Но нормальных здесь нет – только мы плюс навстречу негустой, но нескончаемый поток перегонщиков на праворульных «японках»; для них это не экстрим, а работа.

Самые высокие требования эта дорога предъявила к геометрической проходимости – дорожному просвету, величине свесов, ходам подвески. Ясное дело, в выигрыше оказалась «Нива» – обычным автомобилям с ней не тягаться. Были, конечно, и пробитые колеса, и камешки в ветровое стекло, и ободранные днища.

СОН В ЛЕТНИЙ ДЕНЬ

Напряженный график движения и тяжелейшие дороги оставляли на сон пять-семь часов. Рекордная по краткости ночевка была в Чите: в шесть утра финиш, в девять – новый старт. Недоспанное, понятное дело, добирали в машинах – кто, разложив кресло справа от водителя, кто сзади во всю ширь дива-

Игорь Андреев

Меня просто поразила «Шевроле-Нива»: машина стала шире, просторнее (при моих 120 кг это особенно актуально), комфортабельнее, в салоне тихо даже на высоких скоростях! Самые заметные недостатки – негерметичный салон, а также низко расположенные катушка зажигания и воздухозаборник двигателя. Из более мелких – приоткрытое боковое стекло дребезжит, ручка управления воздушными заслонками проворачивается вхолостую. И все равно, «Шевроле-Нива» мне очень нравится. Следующей моей машиной, думаю, будет именно она.

на. Лучшей в номинации «отель на колесах» безоговорочно признана «Шевроле-Нива» – просторный кузов, мягкий широкий диван сзади позволяют даже рослым мужчинам расположиться вполне комфортно, только поджав ноги. Вторым идет «Форд-Фокус», у которого, пожалуй, самый длинный салон среди легковушек. Плохо, что заднее сиденье отформовано под двух пассажиров: сидеть удобно, а вот лежать на причудливо изогнутом ложе – не очень. Менее других приспособлен для отдыха

Отдыхать удобнее в «Ниве».

«Хёндэ-Акцент»: лежа спать тесновато, сидя тоже неудобно – подголовников сзади нет, спинка короткая и сползти вниз не получается, мешают передние кресла.

«ШЕВРОЛЕ-НИВА» ВАЗ-2123

Средний расход бензина – 11,4 л/100 км. Удивительное дело – этот вседорожник приспособлен к преодолению водных преград хуже иных легковушек! В Байкальске, переезжая разлившуюся речушку Утулик, «Нива» набрала воды в корпус воздушного фильтра, а затем и в цилиндры и получила гидроудар – к счастью, в очень легкой форме. Машина двигалась на пониженной передаче в раздаточной коробке, мотор работал на минимальных оборотах, поэтому шатуны и коленвал уцелели. Вывернули свечи, крутанули мотор стартером – из свечных колодцев ударили фонтаны воды. Протерли провода, катушку – и машина завелась! Полтора десятка километров до ближайшей эстакады, там заменили масло в двигателе, фильтры – и «Нива» как ни в чем не бывало побежала дальше. Временно пропал даже стук одного из клапанов, который прослушивался уже давно и потихоньку прогрессировал.

На фоне такой живучести остальные недостатки выглядят мелкими: скрипят шаровые опоры, подтекают сальники правой передней полуоси и раздаточной коробки, течет антифриз (почти устранили добавкой герметизирующей присадки). На шоссе при скорости выше 100 км/ч уже некомфортно: запаса под педалью акселератора почти нет, что особенно чувствуется на подъемах, мотор греется и включает вентилятор. На гравийной дороге проявился другой недостаток: кузов негерметичен – пыль легко проникает в салон через дверные уплотнения. Особенно достается багажнику – все его содержимое присыпано мелкой пудрой.

Осмотр на подъемнике показал большие люфты в передней ветви

Андрей Бойко

«КИА-Рио» – нормальное средство передвижения для спокойного водителя. Кстати, не такое уж тесное, я полстраны проехал за крупногабаритным Волгиным и ничего. Жаль только, нет центрального подлокотника сзади, а вот багажник достаточно вместительный. Водительское сиденье вообще показалось самым удобным. Порадовали два перчаточных ящика, хорошо, что есть задержка отключения стеклоподъемников после выключения зажигания. Однако сложно управлять задним «дворником», передние забрасывают омывающую жидкость в приоткрытые окна.

трансмиссии, огромные радиальные люфты валов в раздаточной коробке, поголовно «потеющие» сальники и потекший задний амортизатор.

«КИА-РИО»

Средний расход бензина – 6,9 л/100 км. В этой экспедиции «Рио» досталось больше всех. В машине почти постоянно ехали три-четыре человека, причем не самых худых, плюс набитый под завязку багажник. По прихоти фотографа автомобиль то уносился вперед, то отставал и потом нагонял колонну – зачастую в клубах пыли, при ограниченной видимости. Результат – сколы на ветровом стекле, оборванные задние брызговики, несколько потерянных пистонов крепления бампера, побитые камнями днище и пороги. Да и половина из десятка пробитых колес пришлась именно на «Рио». Кроме того, дважды смывало в глубоких лужах передний номер – второй раз его так и не нашли, заменив наклейкой «За рулем». В довершение всех бед (опять-таки из-за пробитого в гравийном повороте колеса) машину выбросило в кювет. Слава богу, он оказался мягким – заболоченным и поросшим кустами, потому отделались легким испугом, расколотым передним бампером и чуть помятыми кузовными панелями левого борта. Опасались за подвеску, но все обошлось: машину в сторону не вело, посторонних звуков не появилось.

Несмотря на невезучесть, «КИА-Рио» завоевал немало симпатий: неожиданно плотная подвеска легко проглатывает неровности, резвый и экономичный мотор обладает неплохой тягой, коробка передач щелкает четко, как часы. Чуть туговат руль, но нам ли привыкать? В общем, «Рио» с блеском выдержал все испытания, как его ни мучили. Ремонту, да и то необязательному, он подвергся единственный раз, когда чуть отогнули от нейтрализатора стальную защиту моторного отсека, поврежденную камнями.

Владислав Ключников

У «Фокуса» понравились хорошая шумоизоляция, мягкая комфортная подвеска, цепкое поведение на дороге, комфортабельный салон с просторным задним диваном. Однако неудобно регулировать зеркала и рулевую колонку, слишком мудрено открывается капот. По большому счету, хлопоты доставили лишь свечи и связанное с ними падение тяги двигателя, а также оторвавшиеся крепления троса стояночного тормоза. А вот электроподогрев переднего стекла – это здорово!

«ФОРД-ФОКУС»

Средний расход бензина – 8,3 л/100 км. Самая большая проблема «Фокуса» – малый ресурс свечей зажигания. Даже на столичном топливе их приходилось менять через 5–7 тыс. км. И хотя заправлялись лишь на фирменных АЗС, симптомы не заставили себя долго ждать – упала тяга двигателя, появились рывки. Самое любопытное, что изнеженные «японки» пьют наш бензин и не подавятся. Такая вот адаптация... Дорожный просвет средний, но снизу есть уязвимые элементы. Обломаны почти все пластиковые кронштейны троса стояночного тормоза, из-за чего обе его ветви провисли до земли – подвязали проволочками. Есть следы ударов и царапины на элементах задней подвески, повреждены низко расположенные втулки стабилизатора поперечной устойчивости, помят алюминиевый тепловой экран на бензобаке. А вот воздухозаборник двигателя у «Фокуса» расположен в самой верхней части моторного отсека, лишь чуть ниже уровня остекления!

Отказов было всего два. Во-первых, после грязевых ванн несколько раз включался в режим постоянной работы (даже с холодным мотором) электровентилятор системы охлаждения. Причину не обнаружили, но пока возились, дефект пропал сам собой. Во-вторых, залип концевик двери, поэтому плафон освещения салона выключали «вручную».

У «Фокуса» самый стильный и просторный салон среди легковых машин, «нивовскому» он уступает лишь по ширине. Однако многие решения здесь спорны и требуют привычки. Сложно найти кнопку открывания багажника, выключатель заднего противотуманного света; неудобна и непривычно расположена пепельница-пенал. Отсутствуют карманы в дверях, нет видимых снаружи кнопок блокировки дверей – для проверки приходится дергать ручки. У подрулевой полки нет бортика; упавший однажды на ходу зарядник мобильного телефона оказался под педалями – а это уже небезопасно.

Петр Торичный

«Хёндэ-Акцент» – приятный городской автомобиль. По характеру, скорее, женский: мягкая подвеска, легкое управление, автоматическая коробка, умеренная динамика, вместительный багажник. Пожалуй, великоват расход бензина, да «автомат» начинает суетиться при 90–95 км/ч, переключаясь то вверх, то вниз. Дважды при снятии пробитых колес ломались шпильки – это уже не случайность. Тяжелая дорога далась «Хёндэ» нелегко – чуть просела подвеска, тормоза стали не столь цепкие. В общем, окончательные итоги можно будет подвести лишь после посещения сервисной станции.

«ХЁНДЭ-АКЦЕНТ»

Средний расход бензина – 8,4 л/100 км. Единственный в пробеге автомобиль с автоматической коробкой передач. За комфорт пришлось расплачиваться – на тридцатиградусной жаре не только падала тяга мотора, но и заметно пробуксовывал гидротрансформатор. Впрочем, с вечерней прохладой все восстанавливалось. Короткоходная подвеска на волнах покрытия не раз срабатывала до упора, а там, где в асфальте продавлена заметная колея, машина даже чиркала днищем. Ведь у «Хёндэ» самый маленький дорожный просвет – на груженой машине под защитой картера чуть больше 100 мм, да вдобавок длинные свесы. Результат – повреждения пластиковой защиты моторного отсека, многочисленные забоины на днище, помятый бензобак. К тому же сорвало одну из резиновых сливных пробок в днище – через это отверстие на очередном броде в салон попала вода. На пыльной грунтовке негерметичной оказалась крышка багажника.

В пробеге автомобили были обуты в покрышки концерна Continental. Могучие универсальные Conti Trac A/T (205/70R15, «Шевроле-Нива») с крупным расчлененным рисунком протектора прекрасно показали себя на бездорожье, умеренно шумят на асфальте. Два однотипных Gislaved Speed 616 (175/65R14, «КИА-Рио» и 185/70R14, «Форд-Фокус») отлично держат дорогу и очень комфортабельны на асфальте, но первыми пасуют на мокром грунте. Очень похожи на них Conti World Contact (175/70R13, «Хёндэ-Акцент») – с небольшими рысканиями, но они вытаскивают машину из неглубокой грязи. Оценить сполна вездеходные качества Continental Eco Contact (185/65R14, ВАЗ-21113-04 4WD) было сложно – полноприводный носитель не давал поводов усомниться в их возможностях. Тем не менее, отметим комфортабельность этих колес, отличное поведение на шоссе, низкий шум и высокую экономичность. Наиболее же универсальными в сложных условиях оказались покрышки Uniroyal Rally 680 (175/70R13, «Рено-Символ»): ровное поведение на сухом и мокром загрязненном асфальте, может быть, лишь чуть выше уровень шума, неплохая проходимость.

Анатолий Пугач

Полноприводный универсал демонстрирует прекрасные тяговые качества, легко буксирует прицеп, отлично ведет себя на раскисшем грунте, в колее, обнаруживая при этом умеренный аппетит. Из недостатков отмечу ощутимое запаздывание рулевого управления, увеличенные усилия и невысокую избирательность механизма переключения передач, недостаточную эффективность тормозов. Потекший сальник хвостовика заставил периодически доливать масло в раздаточную коробку.

Из мелких придирок: не подсвечены кнопки стеклоподъемников – в темноте их не найти, не освещается и перчаточный ящик. Неоптимальным показалось управление вентиляцией – если направить воздух на стекло, автоматически включается кондиционер. Отказ, повторившийся несколько раз, – после купания в речушках пропадал звуковой сигнал.

ВАЗ-21113-04 4WD

Средний расход бензина – 8,7 л/100 км. Это единственный отечественный, без примеси чужой крови, автомобиль в пробеге. По результатам опроса «За рулем», именно полноприводный универсал наиболее востребован в России. Напомним, что на ВАЗ-21113-04 4WD задний мост подключается через вискомуфту при пробуксовке переднего. Сзади на подрамнике установлена оригинальная подвеска на двойных рычагах с поперечной тягой. Кстати, полученные значения расхода топлива весьма приблизительны – в 35-литровый бензобак (объем уменьшен из-за выреза под карданный вал) лукавые колонки отмеряли до сорока литров!

Побаивались, что экспериментальный образец доставит немало хлопот. Оказалось – минимум, да и те не на его совести – ну кто застрахован от камешка в ветровое стекло? Другая неприятность связана с прицепом производства ступинского предприятия «Трейлер»: путешествовавшие в нем канистры разрушили корпус фонаря и закоротили проводку, из-за чего перегорели предохранители и реле контроля ламп на автомобиле-буксировщике. На очередной стоянке электрику ВАЗа восстановили, а вот прицеп остался «одноглазым».

На одной из переправ разогретые редукторы, охладившись, хватанули чуть-чуть воды через сапуны – на всякий случай поменяли в них масло. Пожалуй, это единственное, что можно «поставить на вид» полноприводному универсалу. Но никто ведь и не говорил, что это вездеход. Хотя стоит вывести повыше трубки вентиляции редукторов – и ныряй хоть по крышу.

Что порадовало, так это отличная тяга «шестнадцатиклапанника» объемом 1,8 л. Сто десять «лошадей» мощности, 165 ньютон-метров момента, да еще с «короткой» главной парой 4,1 позволяли творить чудеса – груженая машина с прицепом разгонялась в затяжной подъем на пятой передаче! Непривычно большой запас тяги рождает желание переключиться «вверх». По грязи машина идет очень уверенно, нет и намека на опасность забуксовать. А как вам расход топлива: менее девяти литров на не самых лучших дорогах! Есть, конечно, и недостатки, но на то и экспериментальный образец, чтобы их выявить.

Большим подспорьем в дальней поездке оказались аэробоксы – закрытые багажники фирмы «Туле». Самый компактный «Океан-80» (цена 7690 руб.) объемом 310 л был установлен на «Рено-Символ». Чуть больший «Эволюшн-100» (22 900 руб.) на 375 л путешествовал на крыше «Хёндэ-Акцент». Бокс «Туле-Х1» (27 220 руб.) способен вместить не просто 450 л мелочи россыпью, а благодаря длине 1900 мм и шесть пар лыж – он ехал на «Форде-Фокус». И наконец, самый внушительный «Вижн-850» (48 700 руб.) имеет рекордные объем 510 л и длину 2325 мм – на «Шевроле-Ниве» можно перевозить до восьми пар лыж. Багажники снабжены ремнями для фиксации груза, замками, многие открываются в обе стороны. Недостаток отмечен один – из-за отсутствия уплотнения внутрь попадает пыль. Похоже, в чистой Европе с этой проблемой не знакомы. В движении они практически не чувствуются. Главное – не превышать предельную нагрузку на крышу автомобиля.

Юрий Глядешкин

Значительный дорожный просвет, прочная энергоемкая подвеска, хорошо защищенное днище – пожалуй, «Символ» лучше других легковушек готов к превратностям судьбы. Его отличает легкое управление, умеренный расход топлива. На мой взгляд, машине чуть недостает мощности и крутящего момента, а вот громадный багажник понравился. Еще добавил бы электроприводы зеркал и плафон в задней части салона.

«РЕНО-СИМВОЛ»

Средний расход бензина – 7,3 л/100 км. Отличная шумоизоляция, удары гравия по кузову почти не слышны. Салон хорошо защищен – почти нет пыли. Большой дорожный просвет: машина редко задевает кочки и камни; хорошая энергоемкость подвески, все трубки на днище прикрыты стальными накладками, моторный отсек защищен мощным стальным листом. Отказы были пустяковые: перегорела лампа резерва топлива, чуть барахлил прикуриватель – починили. Надорвали передний левый брызговик, пришлось его снять. Самый заметный недостаток – негерметичность низко расположенных противотуманных фар, в которых после брода оказалась вода. Однажды в темноте перепутали похожие бачки и вместо омывателя плеснули грамм сто воды... в гидроусилитель. Через пару сотен километров на ближайшей стоянке эмульсию слили и заправили чистую жидкость.

КИА-К2700

Средний расход дизтоплива – 14,9 л/100 км. Фургон служил походной кладовкой: почти полностью был завален колесами (для каждой машины везли запасной комплект), запчастями, инструментом, рекламной продукцией, личными вещами и еще бог знает чем. С такой нагрузкой лишь по ровной дороге удавалось поддерживать крейсерские 100 км/ч, при этом педаль акселератора была постоянно нажата до пола. Мало-мальский подъем заставлял переходить на четвертую, а потом и третью передачу, снижая скорость до 60 км/ч – здесь бы тахометр для контроля оборотов, а его нет. Зато на спусках КИА летел как угорелый, настигая колонну. Главное – не прозевать волны на асфальте: из-за высокого центра тяжести сравнительно короткобазный тяжело груженный автомобиль оказался очень подвержен «килевой качке», от которой водителя едва из сиденья не выбрасывало. Несвойственный развозному грузовику режим «газ в пол» обусловил высокий расход топлива – 60-литрового бака едва хватало на 400 км.

Расход масла также оказался неожиданно большим (0,5 л на каждые 600–800 км); по дороге его даже пришлось менять – не хватило «родного» на долив. Говорят, после первых 10–15 тыс. км расход придет в норму. На восьмой тысяче приварили треснувший кронштейн крепления фургона к раме. Тут же подтянули крепление правого переднего амортизатора. На бездорожье изрядно покорежили защиту силового агрегата – на груженой машине под ней едва набирается 150 мм, причем в середине базы. А вот элементы передней подвески и рулевого управления, такие беззащитные на вид, уцелели! Приятно удивила проходимость, обусловленная хорошей загрузкой ведущих колес, пусть всего лишь двенад-

Павел Петрушин

В кабину K2700 садиться легко, удобны подлокотники на дверях, рычаг коробки расположен точно под рукой, хорош объемистый «бардачок». За рулем комфортно только некрупному водителю, у рослого через полторы сотни километров сводит ногу на педали акселератора. Длинноват козырек крыши: из-под него трудно разглядеть светофоры. Маловат просвет под кожухом двигателя, а вот доступ к нему из кабины неплохой. Удобно, что невелика погрузочная высота. А в общем, мне понравился этот небольшой юркий грузовичок.

цатидюймовых. Поначалу опасались глубоких бродов, памятуя о низком расположении воздушного фильтра и всего силового агрегата, однако все обошлось, а высоченный, похожий на шнорхель заборник воздуха оказался вполне герметичным.

ФАНФАРЫ?

Самое время припечатать штамп: все машины с честью выдержали испытание! Да, они прошли нелегкий маршрут в десять с половиной тысяч километров. Но это только начало. Почти все автомобили останутся в редакции, чтобы день за днем, километр за километром доказывать – их успех был не случайным. Так что до новых встреч с героями пробега «Евразия-2003».

P.S. Новая встреча не за горами, в следующем номере – калькуляции сервисных станций. □

ВОПРОС ВЕРЫ

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

MERCEDES-BENZ CLK200 KOMPRESSOR

- Выпускается с 2002 года.
- В настоящее время предлагается с бензиновыми четырехцилиндровыми моторами с приводным нагнетателем 1,8 л, 120 кВт/163 л. с. и 125 кВт/170 л. с. (с непосредственным впрыском), шестицилиндровыми 2,6 и 3,2 л, 125 кВт/170 л. с. и 160 кВт/218 л. с. соответственно, восьмицилиндровыми 5 и 5,4 л, 225 кВт/306 л. с. и 270 кВт/367 л. с. и пятицилиндровым турбодизелем 2,7 л, 125 кВт/170 л. с. Коробки передач – механические и автоматические.
- Варианты для российского рынка – все, кроме дизельных и с непосредственным впрыском.
- Цена – от 45 840 евро (CLK 200 Kompressor). Цена в указанной комплектации – 62 тыс. евро.

BMW 330 Ci

- Выпускается с 1999 года, рестайлинг в 2003 году.
- Предлагается с бензиновыми моторами: четырехцилиндровым 2 л, 105 кВт/143 л. с., шестицилиндровыми 2,2; 2,5 и 3,0 л, 125 кВт/170 л. с., 141 кВт/192 л. с. и 170 кВт/231 л. с. соответственно и шестицилиндровым турбодизелем 3 л, 150 кВт/204 л. с. Коробки передач – механические, гидромеханический «автомат» и механическая с автоматическим переключением (SMG). Модель M3(M3CSL) – 3,2 л, 252(257) кВт/343(350) л. с., механическая коробка передач.
- Варианты для России – только бензиновые «шестерки» 2,5 и 3 л.
- Цена – от 46 900 евро (БМВ-325Ci) до 58 900 евро. Цена в указанной комплектации – 58 900 евро.

Когда речь заходит о соперничестве среди самых престижных марок, «Мерседес» и БМВ сравнивают более чем часто. В самом деле, у них немало общего. От пристрастия к классической компоновке до формального соответствия классов и моделей. Если ориентироваться на каталоги и технические характеристики, совпадения просто лезут в глаза. Неужели все так очевидно?

Возьмем, к примеру, два купе. «Мерседес-Бенц CLK» и БМВ 3-й серии. Оба созданы на «компактной» платформе своего концерна – «Мерседес-Бенц CLK» использует шасси последней модели С-класса, БМВ, как полагается, – третьей серии. Купе от «Мерседеса» напоминает седан лишь спереди, а в профиль разница более чем заметна. Хотя многие искренне заблуждаются, считая купе БМВ седаном без двух дверей. На самом деле, у него, как и у «мерседесов», нет ни одной общей с седаном детали кузова. Купе ниже, с более длинным капотом и короткими крышей и багажником. Даже фары отличаются – просто общий стиль и строгое следование традициям марки делает разные автомобили слишком похожими.

ПОДХОД К МОТОРАМ

Купе – это автомобиль спортивный или просто индивидуальный? Подход может быть разный. Все решают двигатель и подвеска. При достаточной энерговооруженности и соответствующем характере шасси «спортивность» – это только вопрос соответствующих атрибутов, вроде глубоких сидений, маленького пухлого руля и алюминиевых накладок на педалях. Не согласны? Давайте обсудим. Тем более, что на тест собрались машины с явно различными по возможностям двигателями. Под капотом «Мерседеса» скромная «четверка» объемом всего 1,8 л с приводным нагнетателем мощностью 120 кВт/163 л. с., а у БМВ серьезная трехлитровая «шестерка» – 170 кВт/231 л. с. Так что от прямого сравнения динамики нам пришлось отказаться.

Кстати, «Мерседес» предлагает в России практически всю гамму моторов для своего купе; БМВ ограничивается только наиболее мощными бензиновыми «шестерками». Впрочем, наиболее «заряженный» БМВ-М3 вполне можно рассматривать как завершающее звено в цепи купе. Делайте выводы – если на рынке не представлены «слабые» моторы, значит, акцент сделан не на количество, а на имидж.

MERCEDES-BENZ CLK200 KOMPRESSOR

О подвеске стоит сказать особо. Если БМВ-330Ci на вид ничем особым не выделяется – обычный низко посаженный европейский автомобиль, то «Мерседес-Бенц CLK» откровенно удивляет вовсе не западным дорожным просветом. Мы не преминули замерить и сравнить. Под БМВ оказалось 110 мм, а под «Мерседесом» – 175 мм! «Жигули» отдыхают – у «немца» просвет больше. Причина столь драматичного отличия проста – «Мерседес» оборудован адаптированной подвеской, купе БМВ – нет. Приподняты над дорогой только седаны третьей серии. Как это отразилось на поведении машин? Чуть позднее...

ДВАЖДЫ ДВА ЧЕТЫРЕ?

Две двери – два места, задние в расчет не идут. Но ведь эти купе созданы на основе полноценных седанов и не укорочены. Значит?.. Значит, сзади прекрасно усаживаются даже пассажиры ростом до 185 см. В «Мерседес» удобнее залезать, да и коленям задних пассажиров просторнее, в БМВ чуть больше места над головой и пошире в плечах. А вот компоновка водительского места сильно отличается. В «Мерседесе» подушка водительского сиденья может почти лечь на пол, так что, несмотря на люк в крыше, крадущий немало пространства над головой, здесь легко раз-

Это инфракрасный ключ зажигания.

Средняя часть спидометра отведена бортовому компьютеру.

Услужливый манипулятор сам подаст ремень.

местится гигант ростом за два метра. В БМВ заметно теснее и тем, кто выше 190 см, придется подпирать потолок или заказывать автомобиль без люка.

Нетрудно заметить, что «Мерседес» отдает предпочтение людям выше среднего роста. Автору, обладателю скромных 176 см и ботинок 42 размера, даже педальный узел оказался великоват. А эксперимент с миниатюрной дамой в туфельках 35 размера и вовсе прошел на грани фола – чтобы не отрывать пятку, ей пришлось нажимать педаль тормоза пальцами! Известно, что в руководстве «Даймлер-Крайслера» средний рост за 190, но, наверное, стоит присмотреться и к другим требованиям. Традиционный многофункциональный рычаг слева от руля ругать воздержимся – он одинаков на всех «мерседесах» и привыкнуть к нему – вопрос времени.

У БМВ диапазон регулировок более сбалансирован. Пожалуй, единственное нарекание – слишком тонкий обод руля и нижняя спица, в угоду дизайнерской фантазии сделанная с прорезью, куда так и норовит попасть палец. Нет, пусть уж для художественных экспериментов подберут что-нибудь менее ответственное, например кнопки стеклоподъемников.

Стоит обратить внимание на большое отличие в конструкции кузова. Купе «Мерседес-Бенц CLK» не имеет средней стойки, так что его можно назвать «хардтоп»; соответственно, заднее стекло убирается внутрь боковины кузова. БМВ лишь внешне старается убедить в своей «воздушности»: здесь полноценную среднюю стойку скрывает тонированное стекло. Оно имеет электропривод, приподнимающий задний край для лучшей вентиляции салона – незаменимая услуга притесняемым ныне курильщикам.

Даже с более тяжелым мотором БМВ легче на 80 кг, причем масса машины почти ровно разделена пополам между

BMW 330Ci

передними и задними колесами. У «Мерседеса» на передние колеса приходится на 120 кг больше, даже с легким четырехцилиндровым двигателем.

ПРИВЕТ ДОРОЖНИКАМ

Не секрет, что подвески многих современных машин на наших дорогах ведут себя не лучшим образом. Разгадка известна: совместить управляемость и комфорт можно, лишь пожертвовав энергоемкостью. Но что допустимо на немецком автобане, у нас не проходит – подвеска, работающая «от упора до упора», долго не служит. В нашем случае контраст оказался разительным.

БМВ приемлемо справляется с неровностями и волнами, но его подвески на верхней границе жесткости для дорожных машин. На больших скоростях и неровной дороге им приходится тяжело, хотя даже в этих условиях энергоемкости, пусть и впритык, хватает. Зато реакции автомобиля впору вносить в реестр эталонов – БМВ практически не кренится, отлично входит в поворот, превосходно пишет дугу на 20–30 км/ч быстрее «пристрелянных» более скромных машин. От грубых ошибок водителя страхует электроника, контролирующая пробуксовку ведущих колес, мелкие недочеты легко

В БМВ традиционно есть место для штатного инструмента.

Интерьер – строгая классика.

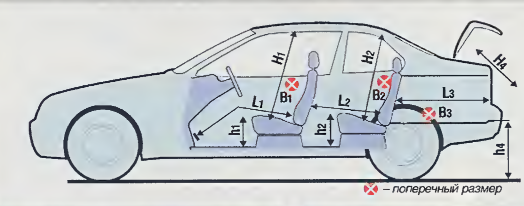
Задние стекла открываются электроприводом.

исправляются рулем. Но, несмотря на кажущуюся легкость и «игривость», БМВ вовсе не для тех, кто полагается лишь на инстинкт самосохранения. С отключенной электроникой трехлитровый мотор легко срывает не самые широкие (205 мм) колеса в пробуксовку даже на сухом асфальте: держать ситуацию под контролем должен водитель. А скорости уже совсем не детские... С нашей точки зрения, руль БМВ, делающий от упора до упора 2,8 оборота, все же недостаточно острый, но мы основываемся на выводах, сделанных на 150–160 км/ч, а на исторической родине автомобиля не редкость и езда в третьей «сотне»!

«Мерседес» обут в низкопрофильные шины разной ширины: 225 мм спереди и 245 мм сзади. Приподнятый адаптированной подвеской кузов на внушительных 17-дюймовых колесах выглядит, мягко говоря, странно. Однако в жизни такой фрак с кроссовками оказался весьма приятным. Подвеска прекрасно глотает любые разумные неровности, а внушительные ходы легко справляются с волнами покрытия. Пожалуй, лишь шины слишком громко высказывают свое недовольство дорогой. В результате даже на максимальной скорости «Мерседес» дарит водителю ощущение отличного комфорта и некой расслабленности. Зато сочетание широких и цепких шин с не слишком мощным мотором и шасси, при настройке которого явно больше думали о безопасности, чем о показной «легкости», – лучшая страховка от необдуманных действий водителя.

Водительские впечатления от обеих машин различаются диаметрально. БМВ покоряет отзывчивостью и легкостью, «Мерседес» – феноменальной устойчивостью и комфортом. При том, что скорости в одних и тех же поворотах очень близки, субъективно БМВ кажется быстрее.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И КОМПЛЕКТАЦИЯ



А СМЫСЛ?

Какой, собственно, толк от купе? Да, они изящнее набивших оскомину седанов, но за это придется доплатить немалую «премию» – как минимум 12 тысяч евро для «Мерседеса» и 4 тысячи для БМВ. Впрочем, в практичности они теряют мало – места сзади вполне полноценны, проблемы прокатиться вчетвером не существует, а раскладная спинка заднего сиденья поможет перевезти и горные лыжи, и сноуборд, и даже велосипед. Да и в стандартном варианте багажники у обоих не маленькие, но лидерство здесь за «Мерседесом». У БМВ и без того меньший отсек изрядно сжат сверху сабвуфером акустической системы Haman Kardon.

ПО СРАВНЕНИЮ...

Выбор между этими автомобилями прост, и для него не нужны колонки цифр и заключения экспертов. Для него даже не слишком важны ценники и перечни дополнительного оборудования. Поверьте: подогрев, электроприводы, кожа, ксеноновые фары и роскошная аудиосистема – это не вопрос. По крайней мере для «Мерседеса», где в базовую цену входят лишь основные компоненты комфорта. БМВ в России исповедует модный нынче подход All inclusive – хотите берите, хотите нет, вы все равно за это уже заплатили. Просто «опции оптом» дешевле.

«Мерседес» – это в первую очередь комфорт и солидность, рассчитанные на уже немолодых людей. Тех, кто занял большую должность в преуспевающей компании или владеет солидным бизнесом, но при этом не имеет никакого понятия о Wi-Fi, Bluetooth, смартфонах, КПК и прочих чудесах современной электроники. БМВ представляется нацеленным на молодого, но не менее обеспеченного человека, который предпочитает быть активным во всем, от бизнеса до отдыха. Выбор между «Мерседесом» и БМВ – вопрос религии, а не логики. Вы же точно знаете, что лучше – орга́н или иконостас? □

РАЗМЕРЫ САЛОНА И БАГАЖНИКА, мм

	MERCEDES-BENZ CLK200 KOMPRESSOR	BMW 330Ci
L_1	935–1200	955–1185
L_2	550–820	560–790
H_1	990	960
H_2	895	910
B_1	1330	1380
B_2	1250	1315
T_1	510	495–540
T_2	470	480
h_1	190–245	235–315
h_2	330	330
H	1125	1110
L_3	1010–1760	950–1650
H_3	455	415*
B_{3min}	890	955
B_{3max}	1315	1360
B_4	890	905
H_4	450	440
h_4	695	690

*Сабвуфер.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

	MERCEDES-BENZ CLK200 KOMPRESSOR	BMW 330Ci
АБС	■	■
Противобуксовочная система	■	■
Система стабилизации	■	■
Боковые подушки безопасности	■	■
Кондиционер	■	■
Климат-контроль	■	■
Регулируемая рулевая колонка	■	■
Противотуманные фары	■	■
Аудиосистема	■	■
Полноразмерное зап. колесо	■	■
Кожаная обивка салона	■	■
Подогрев сидений	■	■
Складное заднее сиденье	■	■
Люк в крыше	■	■

РЕЗЮМЕ

MERCEDES-BENZ CLK200 KOMPRESSOR

(+) Комфорт подвески, удобство для высоких водителей, устойчивость на больших скоростях, неограниченные возможности комплектации.

(–) Неудобное управление тягой, скромная динамика разгона.

BMW 330Ci

(+) Отличная динамика, образцовая управляемость, удобная посадка на заднем сиденье.

(–) Комфорт подвески, ограничение по комплектации, неудобно пользоваться ремнями безопасности спереди.

Редакция благодарит за предоставленные автомобили «Мерседес-Бенц CLK200 Kompressor» – ЗАО «ДАЙМЛЕР-КРАЙСЛЕР АВТОМОБИЛИ РУС», БМВ-330Ci – «БМВ РУССЛАНД ТРЕЙДИНГ».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	MERCEDES-BENZ CLK200 KOMPRESSOR	BMW 330Ci (320Ci)
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4640	4490
ширина	1740	1755
высота	1415	1370
Радиус поворота, м	5,4	5,3
Снаряженная масса, кг	1465(1530)	1430(1420)
Полная масса, кг	2010	2000
Максимальная скорость, км/ч	228(244)	247(223)
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,9(7,9)	7,0(9,6)
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/62	АИ-91–98/63
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU99/100):		
загородный цикл	6,1(7,5)	7,0(7,3)
городской цикл	12,5(14,9)	14,0(13,1)
Кузов	купе	
Количество дверей	2	
Число мест	5	
Двигатель	**бензиновый с приводным нагнетателем**	**бензиновый**
Расположение, число цилиндров	P4(V6)	P6(P6)
Число клапанов	16(18)	24(24)
Рабочий объем, см³	1796(3199)	2979(2171)
Степень сжатия	9,5(10,0)	10,2(10,8)
Мощность, кВт/л.с.	120/163 (160/218)	170/231 (125/170)
при об/мин	5500(5700)	5900(6100)
Макс. крутящий момент, Н·м	240(310)	300(210)
при об/мин	3500(3000)	3500(3500)
Трансмиссия		
Привод	на задние колеса	
Коробка передач	5А	
Передаточные числа:		
I	3,95	3,67
II	2,42	2,00
III	1,49	1,41
IV	1,0	1,00
V	0,83	0,74
з. х.	3,15	4,1
Главная передача	3,27	3,38
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»	
сзади	независимая многорычажная	
Усилитель рул. управл.	гидравлический	
Размер стандарт. шин	205/55R16 спереди* 225/50R16 сзади	225/45R17**
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	

*На тестовых автомобилях – 225/45R17 спереди, 245/40R17 сзади. **На тестовых автомобилях – 205/50R17. В скобках – данные для сравнимых по мощности автомобилей CLK320 и BMW 320i.

«МЕГАН II» – СЕМЕЙНЫЙ ДЕБЮТ

СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ. ФОТО АВТОРА И «РЕНО»

Если мне не изменяет память, одним из серьезных аргументов «за», склонивших членов жюри конкурса «Автомобиль года» в сторону еще того, первого «Сценика», было многообразие моделей, построенных на платформе «Мегана». Это уже потом вслед за французами многие пошли по проторенной дорожке и добавили к традиционному меню из хэтчбека, седана и универсала еще мини-вэн и спортивное купе. Но они были первыми или одними из первых, кто рискнул и не ошибся в выбранной стратегии.

Нынешний альянс «Рено» и «Ниссан» наверняка преподнесет конкурентам еще немало сюрпризов, а пока команда закрепляет достигнутый успех, представляя широкой публике новые производные, только уже на базе хэтчбека «Меган II»: седан, универсал (Estate) и купе-кабриолет. Наше знакомство с этой троицей состоялось в Севилье, под еще неостывшим от летней жары испанским небом. Почему именно там, а не во Франции, например? Оказывается, как дань уважения, ведь «Рено» – ведущая марка на испанском рынке. Здесь продается примерно треть машин, поставляемых в Западную Европу. Еще одно «совпадение» – завод «Рено» в Паленсии. Где, как не в стране матадоров и автомобилестроителей демонстрировать новые «меганы»?

Их трое, и они такие разные... Помнится, хэтчбек еще тогда, при первом знакомстве, удивлял, да и, наверное, продолжает удивлять смелостью форм (ЗР, 2003, № 1). Если первый из нового поколения «меганов» до сих пор вызывает в душе двойственные чувства, одновременно притягивая к себе новизной, но настораживая необычностью, то седан, универсал и купе-кабриолет выглядят вполне «сформировавшимися личностями», при этом не лишенными узнаваемости и собственного «я». Чуть задержавшись, они словно повзрослели, став не только сдержаннее, но и в чем-то даже элегантнее. В них определенно проявился расчет на разные воз-

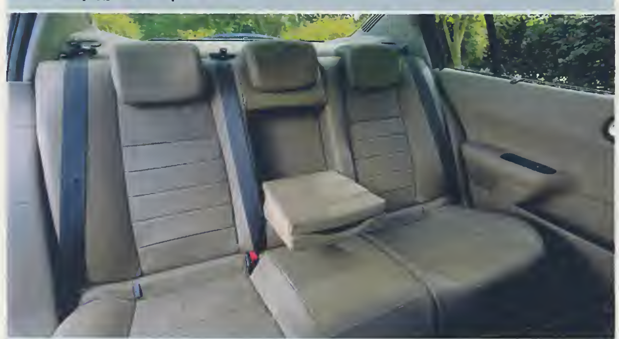
Три новых кузова «Меган II» – это две базы и четкая ориентация на разные потребительские и возрастные группы.

растные группы, которые нетрудно предугадать.

Взвешенным, практичным и уверенным в себе сорокалетним наверняка больше приглянутся седан и универсал. Среднему возрасту будут импонировать спокойные, выдержанные формы, объемные салоны, внешняя индивидуальность, в которой в то же время прослеживается сходство с другими моделями «Рено».

Купе-кабриолет явно тяготеет к более молодежной аудитории. Да и внешне от базовой модели он унаследовал лишь передний бампер, фары, капот. Все остальное здесь свое, собственное, направленное на создание наиболее динамичного облика машины. Всесезонность и спортивный стиль обеспечиваются жесткой складной стеклянной крышей (разработка фирмы Karmann), ну а удовольствие общения с окружающей средой – ее отсутствием. Чувству-

Интерьер не изменился: здесь по-прежнему господствуют уютные оттенки, мягкие пластики и продуманная эргономика.



Заднему сиденью седана создатели уделили немало внимания – для удобства пассажиров изменен даже угол наклона спинки.

Грузовые отсеки одни из самых больших (520 л) в своем классе.

ется, что с этой версией создателям пришлось немало повозиться. Купе-кабриолет имеет собственную базу, отличающуюся от хэтчбека и седана. Здесь другая компоновка рабочего места: высота подушек передних сидений уменьшена на 24 мм. Много внимания уделено полноценным местам для задних пассажиров, размерам багажника.

СЕДАН

Не скрою, эта версия машины мне показалась самой удачной и сбалансированной. Внутри все уже знакомо. Традиционная карта-ключ, мягкие, уютные цвета внутренней отделки, породистые пластики, удобные регулировки и шкалы приборов. Определенно эргономика на высоте. На заднем сиденье сразу чувствуются преимущества большей, чем у хэтчбека, базы. Здесь хорошо и просторно, лишь стильная крыша невысока.

Неплох седан и на ходу. Комфортный, совсем нешумный, он мягко демпфирует неровности дороги (помнится, хэтчбек был пожестче). При этом машина не грешит вертикальной раскачкой кузова (по крайней мере на дорогах Испании), хорошо и надежно управляется, лишь иногда немного дистанцируясь от водителя. Это особенность электроусилителя руля, промахи в настройках которого были отмечены еще у хэтчбека. Характер двухлитрового бензинового мотора не изменился. С одной стороны, он подкупает «дизельной» тяговитостью на средних оборотах, с другой – скучноват в разгоне, и даже модная шестиступенчатая «механика» не исправляет ситуации.

УНИВЕРСАЛ

Знакомство с ним будет весьма кратким, как и маршрут, по которому мы проехали. Отличий от седана немного. Здесь еще удобнее сидеть сзади – сказывается ровная крыша. В остальном – знакомые интерьер и органы управления. Похожи они с седаном и на ходу. Может быть, чуть больше крены кузова в быстрых поворотах, чуть спокойнее динамика. При этом универсал тоже весьма тихий, несмотря на дизель 1,9Cdi, комфортный и удобный в управлении. Насторожило лишь одно – вертикальная раскачка на высокой скорости. Если она заметна в полупустом автомобиле на неплохих дорогах, что будет в России?

КУПЕ-КАБРИОЛЕТ

А ведь и правда, общаясь с ним, молодеешь лет на ...дцать Теперь понятно, почему около этого автомобиля крутилось столько молодежи.

Он другой – это заметно сразу, еще до нажатия кнопки «Старт». Здесь и сидишь ниже, да и вокруг все стало плотнее. Чувствуется, что сместился руль, по-другому работают педали и рычаг коробки. Стеклянная крыша над головой смотрится органично, словно всю жизнь ездил только под ней, а отсутствие средней стойки кузова заметно лишь по иному креплению ремня безопасности. Задние места, честно говоря, не впечатляют, и хотя коллеги расположились там без видимых усилий, по их лицам легко можно прочесть, что они предпочтут сидеть спереди. А вот багажник приятно удивил. Даже при сложенной крыше в него легко помещаются дорожная сумка, штатив и мелкие вещи.

С тем же «резиновым» бензиновым мотором купе вдруг оказывается резвее

Без крыши, конечно, шумнее, но куда приятнее под теплым южным солнцем.

Полная остановка и 22 секунды требуются кабриолету, чтобы превратиться в полноценное купе.

и динамичнее. Очень похоже, что здесь подкорректировали передаточные числа трансмиссии, в результате от седана эта машина уезжает легко и непринужденно. Однако она и шумнее своего собрата, что слышно на высокой скорости, когда начинают подсвистывать стыки крыши и что-то там еще. Другими стали и подвески. Но их уменьшившиеся ходы, с одной стороны, и попытка сохранить комфорт седана и универсала – с другой, честно говоря, вызывают двойственные чувства. Автомобиль пытается мягко проходить неровности дороги, но при этом постоянно натыкается на ограничители хода сжатия и взбрыкивает, как молодой козленок. Даже на самых банальных колдобинах вы сталкиваетесь с недостатком хода сжатия, находясь при этом в несколько подвешенном состоянии.

На первый взгляд, купе-кабриолет управляется столь же надежно, как и остальные. Но чем извилистее становится наш маршрут, тем очевиднее, что реакции машины не поражают целостностью. На входе в быстрый поворот она норовит рыскнуть в сторону, да и на выходе выполняет довольно странные движения, с запаздыванием повторяя все действия рулевым колесом.

Останавливаемся и убираем крышу. Общение с природой – это здорово! Шуму, конечно, прибавляется, ветерок начинает гулять по салону, зато дышится легче, без синтетического привкуса климатической установки. Быстро ехать уже не хочется, ибо после 140–150 км/ч тяжело общаться с коллегой, да и передачи забываешь переключать вовремя – шум рассекаемого воздуха заглушает все остальное. И вот что интересно: кабриолет стал спокойнее, размазаннее в управлении. С него слетела излишняя нервозность, и он поехал куда проще и понятнее. Похоже, искусственное снижение жесткости кузова на кручение пошло на пользу! Так что сыроват еще молодежный автомобиль.

ПЕРСПЕКТИВЫ ОТЕЧЕСТВЕННОГО РЫНКА

Новые «меганы» появятся на нашем рынке весной 2004 года. Естественно, основной акцент будет сделан на традиционный для нашего потребителя седан. Ожидается, что он будет дороже базовой модели на 500–800 евро и, как уверили французы, адаптирован к отечественным условиям.

Будущее купе-кабриолета более туманно, однако не исключено, что и он займет нишу среди пока редких у нас подобных автомобилей. Насколько заметную? Посмотрим...

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

RENAULT MEGANE II	купе	седан	универсал
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4355	4498	4500
ширина		1777	
высота	1404	1460	1467
Радиус поворота, м	5,0	5,35	5,35
Снаряженная масса, кг	1390	1275	1310
Максимальная скорость, км/ч	205	202	194
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,9	9,4	10,8
Топливо/запас топлива в л	АИ-95/60	АИ-95/60	дизельное/60
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU99/100):			
загородный цикл	6,5	6,4	4,4
городской цикл	11,2	8,0	7,1
Кузов	купе	седан	универсал
Количество дверей	3	4	5
Число мест	4	5	5
Двигатель	бензиновый		дизельный с турбонаддувом
Расположение, число цилиндров		Р4	
Число клапанов	16		8
Рабочий объем, см³	1998		1870
Мощность, кВт/л.с.	98,5/136		88/120
при об/мин	5500		4000
Крутящий момент, Н·м	191		300
при об/мин	3750		2000
Трансмиссия			
Привод		на переднюю ось	
Коробка передач		М6	
Ходовая часть			
Подвеска:		независимая пружинная со стабилизаторами поперечной устойчивости	
спереди		типа «Мак-Ферсон»	
сзади		упругая балка	
Усилитель рул. управления		электрический	
Размер станд. шин	205/55R16		195/65R15
Тормоза:		гидравлические с АБС и EBD	
передние		дисковые вентилируемые	
задние		дисковые	

КОМПЛЕКТАЦИЯ

RENAULT MEGANE II	купе	седан	универсал
АБС	■	■	■
Система стабилизации	■	■	■
Боковые подушки безопас.	■	■	■
Климат-контроль	■	■	■
Регулируемая рул. колонка	■	■	■
Противотуманные фары	■	■	■
Аудиосистема	■	■	■
Полноразмер. запас. колесо	■	■	■

КУМ КОРОЛЮ

СЕРГЕЙ МИШИН. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

Говорят, хорошей машины должно быть много. Не можешь взять количеством – налегай на ассортимент. Создатели «Шеви-Нивы» так и поступили. В СП «GM-АвтоВАЗ» завершают разработку новой версии этого автомобиля с иностранным двигателем и измененной трансмиссией. Богато оснащенный вездеход, ориентированный на западноевропейский рынок, планируют выпускать параллельно с уже существующей моделью.

В проекте участвуют такие зарубежные фирмы, как «Опель», FGP (силовой агрегат), Aisin (коробка передач), Lotus (калибровка двигателя), Bosch (АБС) и Delphi (кондиционер). Концепцию новой версии отрабатывали в СП и Научно-техническом центре АвтоВАЗа. Специалисты НТЦ вели расчеты и вносили конструктивные изменения.

Серийного автомобиля пока не существует. Есть прототипы для испытаний и доводочных работ. С одним из них удалось познакомиться поближе.

ЗАВОДНОЙ МЕХАНИЗМ

Одно из главных отличий обновленной машины – 16-клапанный «опелевский» мотор Z18XE семейства FAM-1 рабочим объемом 1,8 л. Этот 125-сильный двигатель позволит «Ниве» набирать сотню за 12 с и достигать скорости 170 км/ч.

Изначально агрегат предназначался для «Опеля-Астра» – переднеприводного автомобиля с поперечно расположенным двигателем. Мотор – довольно короткий – увы, нескромен в ширину, из-за чего возникли сложности при размещении в моторном отсеке. Многое потребовалось переделывать и подгонять.

Пришлось, например, немало повозиться с точками крепления подвески силового агрегата – они у импортного мотора расположены несимметрично. Сделали оригинальный поддон картера, поскольку штатный не стыковался с редуктором переднего моста. Учли и специфические условия эксплуатации вседорожника. В частности, изменили конструкцию заборника маслонасоса и предусмотрели специальный коло-

дец, обеспечивающий запас масла при значительных кренах автомобиля.

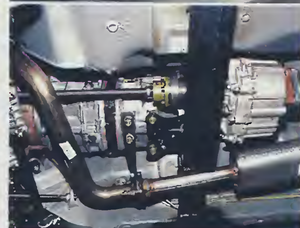
Радиатор системы охлаждения – с увеличенной теплоотдачей, а патрубки, шланги и расширительный бачок более термостойкие. Ведь «опелевский» мотор штатно «греется» до 125 градусов! Усовершенствовали и систему питания. Бак не тронули, а вот обратный слив бензина организовали прямо в топливном насосе. Обратной магистрали здесь не требуется, что позволило сократить количество бензопроводов почти вдвое. Более мощный двигатель потребовал новую систему выпуска – она от фирмы «Теннеко».

Среди навесного оборудования, кроме привычных генератора и насоса гидроусилителя, есть еще и компрессор кондиционера, ведь последний включен в штатную комплектацию. Еще одна особенность – выпускной «кат-коллектор» со встроенным катализатором. Только с ним возможно выполнить нормы токсичности Евро III и Евро IV.

НЕРУШИМАЯ СВЯЗЬ

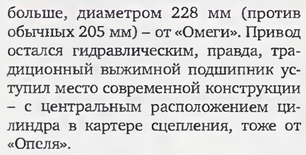
Родное сцепление от легковой «Астры» не подошло – вездеходу необходим иной запас прочности. Поставили по-

Те же ручки управляют иными агрегатами.



Вал привода переднего моста уже не карданный. На обоих концах – ШРУСы.

«Опелевский» мотор в непривычном положении – вдоль.



Среди навесных агрегатов пополнение – компрессор кондиционера.

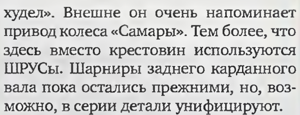
Доработанные тормоза: вместо «колдуна» – датчики АБС.

больше, диаметром 228 мм (против обычных 205 мм) – от «Омеги». Привод остался гидравлическим, правда, традиционный выжимной подшипник уступил место современной конструкции – с центральным расположением цилиндра в картере сцепления, тоже от «Опеля».

Коробка передач – японской фирмы Aisin. Этот агрегат встречается и на «тойотах», и на «сузуки». Чтобы рычаг управления попал в требуемое место – под руку водителю, механизм переключения передач пришлось создавать практически заново.

К коробке передач жестко (!) пристыкована «раздатка». Выгода нового конструктивного решения очевидна. Теперь силовой агрегат – единое целое, объединяющее двигатель, коробку передач и «раздатку». Исчез источник вибраций, которые возникали в «Ниве» из-за разобщенности этих элементов. Раздаточная коробка размещается в своем, оригинальном корпусе, хотя и создана на базе «нивовской». Принципиальные отличия: все шестерни с профилем зуба, оптимизированным по шуму; измененные передаточные отношения, согласующие трансмиссию с характеристикой двигателя. Верхний ряд стал чуть «длиннее», а нижний – наоборот, немного «короче». Управляется раздаточная коробка, как и на выпускаемом сегодня автомобиле, одним рычагом. Ведь «Шевроле-Нива» даже в европейском исполнении сохранила постоянный полный привод.

Смещение раздаточной коробки вперед (теперь нет промежуточного вала) вызвало «разунификацию» карданных валов. Одинаковыми они остались лишь на «Шеви-Ниве» с вазовским двигателем. В европейской версии задний карданный вал стал ощутимо длиннее. А передний укоротился и заметно «по-



худел». Внешне он очень напоминает привод колеса «Самары». Тем более, что здесь вместо крестовин используются ШРУСы. Шарниры заднего карданного вала пока остались прежними, но, возможно, в серии детали унифицируют.

Мосты не тронули. Передаточное отношение главных пар прежнее – 3,9:1. Изменились лишь сапуны. Вместо традиционных колпачков (так же как и в коробках) установили вентиляционные шланги и вывели их в лонжероны кузова. Теперь вода не сможет попасть в картеры агрегатов, даже если автомобиль надолго задержится в глубокой луже.

СЛУЖБА БЕЗОПАСНОСТИ

С увеличением скорости понадобились более мощные тормоза. Впереди установили вентилируемые тормозные диски, увеличили главный тормозной цилиндр и вакуумный усилитель. Еще одна новинка – антиблокировочная система тормозов. За основу взяли систему АБС-5.3 – ту же, что и для вазовских «десяток». Не осталась без внимания подвеска. Характеристики пружин и амортизаторов оптимизированы под изменившиеся весовые данные автомобиля и иные скорости движения.

Серьезно доработали кузов. Теперь он унифицирован для установки любого двигателя. Особое внимание пассивной безопасности. В итоге на кузове появилось около полутора десятков дополнительных элементов, усиливающих его в необходимых местах. А в списке обязательного оборудования две подушки безопасности. Результаты контрольного удара, проведенного в лаборатории ударного комплекса НТЦ, превзошли все ожидания: «Шевроле-Нива» в новом исполнении способна получить три звезды по методике ЕвроNCAP, причем с запасом!

Для справки: у зарубежных малых вседорожников звезд столько же. Например, «Ленд-Ровер Фрилендер» и «Мицубиси-Паджеро Пинин» в 2003-м получили по три звезды, у «Ниссана Х-Трейл» и «Хонды CR-V» их четыре.

Еще в обновленной машине будут передние сиденья от «Опеля-Астра» с регулировкой по высоте. А на колесные арки навесят пластиковые накладки и подкрылки.

Выпуск европейской версии «Шевроле-Нивы» запланирован на 2004 год. Говорят, эта модификация будет продаваться и в России. Поэтому тем, кому новый вариант «Шеви-Нивы» пришелся по душе, остается только дождаться его производства и... объявления цены. □

ЦЕНА НЕЗАУРЯДНОСТИ

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО **АВТОРА И ФИРМЫ «ВОЛЬВО»**

Что бы там ни говорили оптимисты, с развитием техники жизнь проще не становится. Особенно у тех, кто создает новые автомобили. Ныче каждый уважающий себя производитель стремится в сегмент «премиум», где выше не только цены, но и требования покупателей. Делать машины «для всех» в Европе, похоже, стало невыгодно.

«Вольво» тем более не может позволить себе заурядности. Семейство S40 при программе выпуска 70 тыс. штук в год должно занять строго определенную нишу, слегка потеснить конкурентов и завоевать симпатии новых покупателей. Лояльный марке клиент гораздо выгоднее того, кто, отъездив пару-тройку лет на «Вольво», переметнется к конкуренту. А поскольку новый S40 нацелен на самую молодую и активную часть заказчиков, он просто обязан убедить их в актуальности шведских ценностей. Но пока «Вольво» показывает только предсерийные машины – доводка еще не закончена.

МЕНЬШЕ, НО ПРОСТОРНЕЕ

Идея «Вольво-S40» достаточно проста – компактный автомобиль с динамичной внешностью, не уступающий в комфорте более крупным S60 и S80, но более доступный и нацеленный на удовольствие от вождения. Что значит компактный? «Вольво-S40» на 350 мм короче флагманского S80, более того – на 48 мм короче предшественника. Однако рано утверждать, что новый S40 стал меньше. Колесная база машины выросла на 78 мм, колея в среднем на 60, ширина на 54, а высота на 44 мм. Так что по внутренним размерам он значительно превосходит машину, которую сменяет. И спереди, и сзади достаточно места для человека заметно выше среднего роста, единственное ограничение – двоим по метру девяносто не следует садиться друг за другом, еще более рослым стоит выбирать комплектацию без люка.

БЕЗОПАСНОСТЬ ПРЕЖДЕ ВСЕГО

Стремление сохранить жизнь пассажиров всегда было сильной чертой «Вольво». Но обеспечить в компактном автомобиле защиту как в большой машине очень сложно – слишком малы зоны деформации. Чтобы эффективно рассеять энергию столкновения и сохранить в целости салон, над «40-м» пришлось немало потрудиться. В конструкции кузова S40 применяют четыре вида стали с различными характеристиками прочности. Капот, крылья и наружные детали деформируются достаточно легко, способствуя снижению риска при наезде на пешехода, столкновении с велосипедистом или мотоциклистом. Впрочем, не забыт экономический вопрос – цена восстановления автомобиля после незначительного столкновения. В креплении переднего бампера применены «крэш-боксы» – деформируемые элементы, которые легко и относительно недорого заменить. Даже компоновка моторного отсека продумана с таким расчетом, чтобы при лобовом столкновении дать поперечно расположенному двигателю «подвинуться» на 150 мм, прежде чем блок упрется в жесткие элементы кузова. А благодаря компактности поперечной «пятерки» удалось выкроить 70 мм зазора между клапанной крышкой и капотом – это уже ради пассивной безопасности окружающих.

Заботы о прочности и оптимальной конструкции кузова положительно сказались не только на безопасности – по сравнению с прежней S40 жесткость кузова на кручение возросла на 68%, что обещает упростить работу инженеров, доводящих шасси.

Разумеется, не забыты и традиционные меры – инерционные ремни безопасности с преднатяжителями и ограничением усилия, «двухступенчатые» фронтальные подушки безопасности и фирменная «вольвовская» штора для защиты головы водителя и пассажира при боковом ударе или опрокидывании. Из не вполне традиционных – особая конструкция подголовников и спинок передних сидений WHIPS (Whiplash Protection System), которая снижает вероятность травмы при ударе сзади, и сигнализатор непристегнутых ремней на заднем сиденье.

Однако подлинная находка нового «Вольво» называется IDIS (Intelligent Driver Information System – интеллектуальная система информирования водителя). Ее задача – оградить водителя от избыточной информации в напряженных условиях и акцентировать его внимание на самых нужных в данный момент действиях. На практике это означает, что IDIS анализирует действия водителя. Нажатия на педали газа и тормоза, вращение руля, включение указателя поворота – все учитывается в совокупности, и если IDIS находит управление «активным», то блокирует сообщения навигатора и коммуникационной системы, в основе которой – мобильный телефон. То есть он не зазвонит на развилке или при обгоне. Таково стандартное оснащение всех «вольво-S40».

ИЩЕМ ИЗЮМИНКУ

Оригинальная внешность – несомненный плюс, особенно если она не отягощена экстравагантностью. «Вольво-S40» обладает всеми фамильными чертами «нового лица» марки: скругленный передок, выступающая ре-

Классическая для новых «вольво» форма задних фонарей дополнена оригинальным рассеивателем лампы заднего хода.

Силуэт S40 более динамичен, чем у ее «старших сестер».

Скандинавский интерьер – изящный, но строгий.

Внизу – компьютерное моделирование позволяет увидеть работу фирменной шторы.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

VOLVO S40	2,4/140	2,4/170	T5
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина		4468	
ширина		1770	
высота		1452	
Радиус поворота, м		5,3	
Снаряженная масса, кг	1399	1399	1419
Максимальная скорость, км/ч	205 (200)*	220 (215)	240 (235)
Время разгона 0–100 км/ч, с	9,9 (10,6)	8,2 (8,9)	6,8 (7,2)
Топливо/ запас топлива, л		АИ-91–98 / 62	
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100): средний	8,4(9,1)	8,4(9,1)	8,7(9,4)
Кузов		седан	
Количество дверей		4	
Число мест		5	
Двигатель	бензиновый		с турбонаддувом
Расположение, число цилиндров		P5	
Число клапанов		20	
Рабочий объем, см³	2435	2435	2521
Мощность, кВт/л. с.	103/140	125/170	162/220
при об/мин	5000	6000	5000
Крутящий момент, Н·м	220	230	320
при об/мин	4000	4400	1500–4800
Трансмиссия			
Привод		на передние колеса	
Коробка передач	M5 (A5)	M5 (A5)	M6 (A5)
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди		независимая, типа «Мак-Ферсон»	
сзади		многорычажная	
Усилитель рул. управления		гидравлический	
Размер станд. шин	205/55 R16		205/45 R17
Тормоза:			
передние		дисковые вентилируемые	
задние		дисковые	

**В скобках – для автоматической трансмиссии.*

КОМПЛЕКТАЦИЯ

	2,4/140	2,4/170	T5
АБС	■	■	■
Противобуксовочная система	■	■	■
Система стабилизации	■	■	■
Боковые подушки безопасности	■	■	■
Кондиционер	■	■	■
Климат-контроль	■	■	■
Регулируемая рулевая колонка	■	■	■
Противотуманные фары	■	■	■
Аудиосистема	■	■	■
Полноразмерное запасное колесо	■	■	■

шетка, сросшаяся с бампером, характерные «плечи» боковин, оригинальные задние фонари.

Но в поисках самой необычной детали стоит заглянуть внутрь. Интерьер автомобиля, насыщенного электроникой, поневоле строится вокруг центральной консоли, и ее облик определяет впечатление от машины. Изогнутая «волной» панель S40 делится на две зоны – телефон с аудиосистемой и климатическая установка, комбинируя центральную часть с кнопками и четыре круглых селектора, похожие на ручки настройки старомодного приемника. На самой консоли нет индикаторов – единый дисплей располагается сразу под дефлекторами вентиляции. Но самое любопытное не в этом и даже не в том, что панель тонкая, а за ней располагается дополнительный отсек для мелких вещей. Гораздо интереснее, что, помимо отделки пластиком, деревом или алюминием, панель может быть... прозрачной, открывая взгляду свою электронную «начинку».

«Вольво-SLD» на автосалоне во Франкфурте.

В МИРЕ МОТОРОВ

Под капотом «Вольво-S40» пока скромный выбор агрегатов. Все бензиновые двигатели – расположенные поперек рядные «пятерки» объемом 2,4 и 2,5 л с четырьмя клапанами на цилиндр и регулируемыми фазами газораспределения. Меньшие – безнаддувные, мощностью 103 кВт/140 л. с. и 125 кВт/170 л. с. Это практически одинаковые двигатели, отличающиеся только настройкой впрыска и газораспределения. Менее мощный комплектуется коробкой передач с «растянутыми» диапазонами и более «длинной» главной парой для спокойной и экономичной езды, другой, соответственно, «заточен» на активного водителя. Самый серьезный мотор – 2,5 л с турбо-

Схема использования различных типов стали.

Характер деформации после крэш-теста – оцените уровень пассивной безопасности.

наддувом низкого давления развивает 162 кВт/220 л. с., он будет предложен с механической шестиступенчатой коробкой, а позднее – и для полноприводной модификации, позволяющей реализовать его возможности в сложных условиях. Любопытно, что двигатели довольно большого объема – это должно гарантировать хорошую динамику разгона во всем диапазоне оборотов. Ведь основной рынок «Вольво» – американский.

Дизельные моторы объемом 2 и 1,6 л с турбонаддувом и системой впрыска «коммон рейл» предназначены для европейских моделей и разработаны совместно «Фордом» и «Пежо». Впрочем, «маленький» дизель мы увидим только через год. Тогда же под капотом «Вольво» получит прописку и 1,6-литровый бензиновый мотор. Промежуточная 1,8-литровая бензиновая «четверка» станет доступна в апреле. Эти модели будут дешевле пятицилиндровых «вольво-S40», базовая цена которых в Европе ожидается на уровне 20 тысяч евро.

Российский рынок для «Вольво» далеко не последний. Конечно, он не может сравниться с американским, где фирма планирует продавать по 20 тыс. S40 в год, или с родным шведским, где продавалось 5000 машин. Но при благоприятном стечении обстоятельств Россия вполне может попасть в первую десятку импортеров. Тем более, что рынки «Вольво» традиционно делятся на «седанные» и «универсальные». Например, в Германии продаются почти исключительно шведские универсалы, а в США – в основном седаны. Россия тоже традиционно страна седанов, а потому перспективы у «Вольво-S40» неплохие. Насколько совпали ожидания и реальные впечатления от нового автомобиля, мы расскажем после тест-драйва. □

ЭКОНОМИТЬ ЛУЧШЕ В ДОЖДЬ

ЮРИЙ НЕЧЁТОВ. ФОТО АВТОРА И «ФОРД»

Кажется, совсем недавно дебютировал новый «Форд-Мондео», но с тех пор минуло уже три года – как раз тот срок, когда по правилам хорошего автомобильного тона внешность и начинку модели следует слегка освежить. О рестайлинге или фейслифтинге речь не идет – несмотря на аморфность этих терминов, фордовцы избежали соблазна и говорят об «эволюции». Больше это, чем рестайлинг, или меньше – судить трудно. Особенно когда слышишь про полторы тысячи изменений.

БОЛЬШОЙ – ЗНАЧИТ РЕСПЕКТАБЕЛЬНЫЙ!

Вообще европейские «форды» обладают имиджем надежных и недорогих массовых автомобилей, в первую очередь – компактных. Но флагман модельного ряда, превосходящий габаритами рамки сегмента D, должен выглядеть соответственно, давая владельцу ощущение респектабельности при каждом взгляде и прикосновении. И это абсолютно справедливо – помню, каким простачком год назад выглядел большой, но скромно оснащенный «Форд-Мондео» на сравнительном тесте с богатой «Тойотой-Авенсис».

И вот я стою перед обновленным «Мондео» и мысленно загибаю пальцы, считая отличия. Заблестела хромом рамка облицовки радиатора (в стиле ST220), а у дорогих модификаций – и вставки на бампере, под линией остекления, дверные ручки. У них же внизу корпусов наружных зеркал появились фонари. Кстати, сами зеркала стали заметно больше. Другой рисунок у задних фонарей, а боковые повторители теперь белого цвета.

Палитра цветов кузова дополнена еще четырьмя – Octane Blue, Deep Rosso Red, Platinum and Tonic, Deep Navy, представляющими собой, соответственно, оттенки синего, красного, платинового и изумрудного.

Опознать обновленный «Форд-Мондео» проще всего по хромированной облицовке радиатора и угловатым противотуманным фарам.

Салон стал более изысканным, площадка под рукояткой коробки передач зрительно объединена с центральной консолью.

Чуть изменена форма задних фонарей, а на универсал можно заказать релинги из анодированного алюминия.

Первый «фордовский» мотор с непосредственным впрыском бензина в цилиндры – 1,8-литровый Duratec SCi.

Куда больше перемен внутри салона, который стал ощутимо богаче. Это касается не только материалов, но и оборудования. В отделке преобладают мягкие, приятные на ощупь пластики, в дорогих версиях – кожа, дерево, алюминий. Впервые на автомобиле такого класса спереди могут быть установлены кресла не только с подогревом, но и с системой вентиляции. Впрочем, оборудование – это отдельный разговор, тут и пальцев на ногах не хватит.

ЗАКАЗЫВАЙТЕ МУЗЫКУ!

Фордовская «эволюция» дошла и сюда. Появилась навигационная система с цветным сенсорным дисплеем, развлекательные комплексы для задних пассажиров. Кроме фирменной аудиотехники, теперь доступны устройства класса Premium, разработанные совместно с компанией Sony: с CD-чейнджером на шесть дисков и CD-плейером, работающим также в формате MP3. Системы снабжены цифровыми процессорами и кроме обычных функций позволяют, например, одновременно прослушивать диск через четыре двухкомпонентных динамика, а кому-то из пассажиров – радиоприемник через наушники. Также впервые на европейском «Форде» внедрены датчики дождя и освещенности.

Наряду с комплектациями Ambiente, Trend, Ghia и ST220, появились две новые. Самая богатая – Ghia Executive (в России она называется Business Pack) с кожаным салоном, алькантарой, деревянными вставками на руле. Другая, Sport – низкая спортивная подвеска, 17-дюймовые легкосплавные диски и богато оснащенный салон. Универсалы этой комплектации оснащены самостоятельно регулирующей дорожный просвет задней подвеской. В общем, «Мондео» не только приоделся, но и набрался интеллекта.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

FORD MONDEO 1,8SCi

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4731
ширина	1812
высота	1428
Снаряженная масса, кг	1300
Максимальная скорость, км/ч	207
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,5
Топливо	АИ-95
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):	
загородный цикл	5,7
городской цикл	9,9
Кузов	**седан, хэтчбек, универсал**
Количество дверей	4 или 5
Число мест	5
Двигатель	**Duratec SCi**
Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1798
Мощность, кВт/л. с.	96/130
при об/мин	6000
Крутящий момент, Н·м	175
при об/мин	4250
Трансмиссия	
Привод	на передние колеса
Коробка передач	ММТ6
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	независимая типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная
Усилитель рул. управл.	гидравлический
Размер стандартных шин	205/55R16
Тормоза	дисковые вентилируемые

Камера сгорания в днище поршня.

ПЕРЕДАТОЧНЫЕ ЧИСЛА ТРАНСМИССИИ

	Коробка						Изменение суммарного передаточного числа, %
	MTX-75			ММТ6			
	КПП	Главная передача	Суммарное передаточное число	КПП	Главная передача	Суммарное передаточное число	
I	3,42	4,07	13,92	3,23	4,36	14,07	+1,08
II	2,14		8,71	2,05		8,92	+2,41
III	1,45		5,90	1,42		6,19	+4,92
IV	1,03		4,19	1,03		4,49	+7,16
V	0,81		3,30	1,13	3,05	3,45	+4,55
VI	–		–	0,89		2,7	–
з. х.	3,46		14,08	4,36		13,30	-5,54

Благодаря трехвальной конструкции шестиступенчатая коробка передач ММТ6 очень компактна.

Топливные форсунки расположены сзади (по ходу) наклонно, четырехэлектродные свечи – вертикально.

ОЧЕНЬ НЕПОСРЕДСТВЕННЫЙ ВПРЫСК

Конечно, «эволюция» не обошла стороной и силовые агрегаты. Впрочем, здесь как раз уместнее говорить о революции – впервые автомобиль с голубым овалом получил бензиновый мотор с непосредственным впрыском топлива в цилиндры. Агрегат объемом 1,8 л построен на базе 16-клапанного двигателя Duratec. Основные отличия – измененная головка блока, в которой теперь расположены четыре форсунки; поршни с выемками, обеспечивающие послойное смесеобразование и, соответственно, возможность работы на сверхбедных смесях; новые регулируемый впускной коллектор с системой рециркуляции и выпускной с двумя нейтрализаторами и уловителем окислов азота. Ну и, естественно, топливная система с однопоршневым насосом, создающим в рампе давление около 120 бар – примерно так же, только при вдесятеро большем давлении, работает и дизельный «коммон рейл». Новинку, укладывающуюся в перспективные нормы Евро IV, нарекли SCi – Smart Charge injection, что можно перевести как интеллектуальная система впрыска.

Двухсоткилометровый тестовый маршрут в окрестностях Кельна огорчил почти непрекращающимся дождем, но преподнес сюрприз – стрелка указателя уровня топлива едва сдвинулась с места! Впрочем, чудес здесь нет, плохая погода заставила ехать осторожно, а лучшие свои качества бережливый мотор демонстрирует как раз при размеренной езде. В таких режимах расход топлива снижается на 15–20%, в более динамичных стандартных ездовых циклах – на 6–8%. В отличие от конкурентов, работающих на бензине с октановым числом 98, «фордовский» мотор с непосредственным впрыском довольствуется «95-м». Впрочем, в Россию Duratec SCi поставлять пока не планируют – дешевый бензин, но не всегда высокого качества, а также либеральные экологические требования лишают мотор основных козырей.

ШЕСТЬ ЛУЧШЕ, ЧЕМ ПЯТЬ?

Высокая экономичность достигается не только системой непосредственного впрыска, но и механической шестиступенчатой коробкой передач Durashift ММТ6. Здесь две разные главные пары: для I–IV передач и, соответственно, V, VI и заднего хода. В сравнении с прежней пятиступенчатой коробкой MTX-75 суммарные передаточные числа увеличились незначительно, на 4–7%. А вот шестая ступень, вкупе с «длинной» главной парой, демонстрирует рекордно маленькое общее отношение – 2,70. Для равномерного движения по шоссе тяги хватает, но если надо ускориться при обгоне или перестроении, приходится переключаться. А уж если взялся за рычаг, так лучше сразу переключиться через ступень – на четвертой разгоняться куда сподручнее.

В общем, в зависимости от настроения возможны два режима: или едешь, как все, на пятой передаче или экономишь топливо за счет интенсивной работы правой рукой по алгоритму VI-IV-VI.

Впрочем, новую коробку агрегатируют с дизелями или куда более мощными моторами V6 объемом 2,5 или 3,0 л, а это совсем другая песня. И ее уже можно заказать в России – вместе с набравшимся ума и солидности «Фордом-Мондео». □

«ОДА» ПРИРАСТАЕТ «ФАБУЛОЙ»

ВАДИМ КРЮЧКОВ. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

Посетители Российского автосалона, которых интересовали недорогие отечественные автомобили, наверняка обратили внимание на экспозицию ижевского завода. Из множества представленных экспонатов особого внимания заслуживают два – о них и расскажем.

«ОДА» ИДЕТ ПО ЭТАПАМ

Год назад (ЗР, 2002, № 10) мы сообщили, что на «Ижмаш-авто» завершен первый этап малой модернизации «Оды». Напомним основные изменения. Поступающие в продажу хэтчбеки получили новую комбинацию приборов и накладку панели, формованную полку багажника, комбинированную обивку и улучшенную набивку сидений, шумоизоляцию капота. Варианты комплектации предусматривали оснащение машин тонированными стеклами, электростеклоподъемниками, аудиосистемами.

В конце нынешнего – начале будущего года уже можно будет приобрести ИЖ-2126 с новинками второго этапа модернизации – точно такой, как стоял на выставочном стенде. Новшества следующие. Снова изменена комбинация приборов. Вместо архаичных колесиков одометра появились два дисплея на жидких кристаллах. На одном – информация о пробеге, на другом – показания бортового компьютера. При включении зажигания происходит процедура самотестирования – все стрелки пробегают по шкалам от края до края.

Обивки дверей теперь с тканевыми вставками, а приборная панель стала двухцветной – черной сверху и серой в нижней части, включая центральную консоль. Рулевое колесо от переднеприводных моделей ВАЗа уступило место оригинальному – с тремя спицами и массивной центральной частью. Часть машин будут комплектовать атермальными стеклами и обогревом передних сидений. Наконец-то врезали замок в правую переднюю дверь и внедрили единый ключ для замков зажигания, дверей и грузового отсека.

Главные изменения, преобразившие внешний облик «Оды», – новые бамперы в цвет кузова, решетка радиатора и эмблема на ней. Переделки небольшие, но эффектные.

НЕ ЗАДЕРЖИВАЙТЕ «ФАБУЛУ»!

Универсал и полный привод – долгожданное сочетание. В 2002 году в редакции «За рулем» проходил испытания предсерийный полноприводный хэтчбек ИЖ-2126-062, а в 2003-м – опытный образец универсала ИЖ-21261. И вот на стенде «Ижмаш-авто» появился автомобиль «Фабула», в котором любимые народом тип кузова и колесная формула слились воедино. Что за зверь, каковы перспективы?

Двигатель УЗАМ 1,8i с распределенным впрыском развивает 73 кВт/99 л. с. и выполняет нормы Евро II.

Начну с того, что полноприводные хэтчбеки уже поступают в продажу. Проверял лично: цена ИЖ-2126-060 в столичном автосалоне «Сок-АВТО-М» – около 170 тыс. руб., автомобили в наличии есть. А вот универсал подзадержался. В нынешнем году смогли собрать лишь несколько сотен машин, массовое производство начнется в следующем. Надо полагать, коль скоро изготовление полноприводной трансмиссии уже отлажено, то едва «Фабула» с приводом на заднюю ось пойдет с конвейера, не заставит себя ждать и модификация 4x4.

Запланированные внешние отличия от моноприводной родственницы – иные, агрессивного вида бамперы, решетка радиатора, накладки на пороги. Увеличен дорожный просвет. Конечно же, автомобиль получит все новшества, освоенные на двух этапах малой модернизации базовой модели. А полноприводная? Теперь вся ее механика приспособлена к технологии массового производства. Перечислим основные отличия от предсерийных 4x4.

Автомобиль получил оригинальные передние стойки. При этом упразднили проставку между чашкой кузова и опорным подшипником стойки. Распрощались и с передним редуктором от «Нивы» – налажено производство собственных редукторов. Устранен разнобой в передаточных числах главных пар (было 4,22 – сзади и 3,9 – спереди), который компенсировался через раздаточную коробку: теперь и там, и там 3,9. Попутно усилена сама «раздатка» – увеличен размер подшипников.

Коробка передач для автомобилей 4x4 унифицирована с моноприводной: вместо вазовских двигателей 1,6; 1,7 л здесь используют более мощный уфимский 1,8 л с распределенным впрыском, поэтому необходимость «укорачивать» передачи отпала. Изменены точки крепления силового агрегата – это помогло уменьшить вибрации.

Ряд мероприятий пойдет на пользу и «Оде», и «Фабуле». Работают над улучшением коробок передач, двигатели с распределенным впрыском топлива постепенно вытесняют карбюраторные, устраняются недостатки тормозной системы. Планируется оснастить двери брусьями и изменить силовые элементы кузова. Говорят, что такие ИЖи будут соответствовать современным нормам, то есть выдержат испытания косфронтальным ударом.

Словом, нам обещают не только дешевый, но и надежный, безопасный отечественный автомобиль с большим набором модификаций. Скорей бы! □

«Ода» после второго этапа модернизации: оригинальное рулевое колесо с тремя спицами, двухцветная приборная панель, тканевые вставки обивки дверей.

Самотестирование комбинации приборов – все стрелки в движении.

Вместо скучного индекса 21261 универсал получил собственное имя «Фабула» и полный набор эмблем и надписей.

У полноприводного универсала – оригинальные амортизаторные стойки. Раньше на ижевских 4x4 между чашкой кузова и опорными подшипниками стойки была проставка.

ДУБЛЬ ДВА?

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО АВТОРА

Об ульяновском мини-вэне мы рассказывали четыре года назад (ЗР, 1999, № 12). На последнем автосалоне был представлен иной вариант. В чем разница? Как выяснилось, не только в оформлении передней части или задних фонарях. Перед нами стоял фактически новый автомобиль УАЗ-3165М, построенный на унифицированной с семействами УАЗ-3162 и УАЗ-2360 платформе. Так что база и колея известны точно: 3000 и 1600 мм соответственно. Как насчет остального?

НА КОГО ПОХОЖ?

Первое впечатление от ульяновского мини-вэна (именно так предпочитают именовать свою машину создатели) – совсем неплохое. Сделанный к автосалону с помощью простейших штампов автомобиль выглядит вполне достойно – ручная сборка и доводка сделали свое дело. Даже лакокрасочное покрытие панелей кузова и дверей выдает вполне пристойное отражение – ничто не напоминает «комнату смеха». Впрочем, для серийного производства форма боковин слишком смелая – малейшие огрехи штамповки будут хорошо видны. Об этом стоит подумать уже сейчас – потом может быть поздно.

В профиль УАЗ напоминает не то «Шеви-Астро», не то «Форд-Эконолайн», а в «три четверти» у него вдруг проступают черты «Фольксвагена-Каравелла» – все эти ассоциации свидетельствуют, как ни странно, не только об оригинальности, но и современности облика. Впрочем, в «вагоностроении» мода меняется не так быстро,

и разница даже в десятилетие вполне допустима.

Сложнее оценить УАЗ изнутри. Девять мест, неплохие сиденья с подголовниками и ремнями безопасности. Однако возможности трансформации салона минимальны – задний ряд намертво прикручен к полу, в среднем откидывается только крайнее к выходу сиденье. Зато у всех кресел регулируется наклон спинки – уже неплохо. На опытной машине можно было бы дать волю фантазии. Но... Даже у лидеров мирового автопрома с салонами-«трансформерами» не все идеально – то заедает, то не фиксируется, то просто открывается слишком туго. Как это будет выглядеть в отечественном исполнении, даже подумать боязно.

Водительское место – разговор особый. Узел с «жигулевскими» педалями наконец-то обрел близкую к оптимальной конфигурацию. А вот само водительское место нуждается в доработке – слишком уж длинной получилась рулевая колонка. Из-за нее хочется отодвинуться подальше, но не дают педали. Да и оптимальный наклон рулевого колеса выбрать непросто – либо удобно рукам, либо хорошо видны приборы. Диапазон продольной регулировки надо бы расширить, особенно назад – рослого народа нынче немало.

АРЗАМАССКИЙ АНЕКДОТ

Про новую коробку передач из Арзамаса все уже слышали. Этот агрегат обещает стать более надежным, чем ульяновская «пятиступка» с приставным картером пятой передачи – вот только своеобразный алгоритм переключения смущает. Представьте себе, что первая передача на своем месте, на месте второй – задняя, а там, где должны быть третья – пятая. И это не самая большая путаница. Не забудем, что абсолютное большинство водителей привыкло к схеме, где при переключении на разгоне рычаг «на себя» идет прямо (I–II; III–IV), а «от себя» по диагонали (II–III; IV–V). Так вот, в арзамасской коробке все наоборот. Привыкнуть к этому в сжатые сроки может разве что водитель «Запорожца» – это чудо советского автопрома на ряде модификаций тоже имело такой алгоритм. Но тогда об эргономике скорее рассуждали, чем занимались ею, да и тяговитые моторы не требовали частого переключения.

Новая версия двигателя ЗМЗ-409 под капотом опытного УАЗ-3165М отличается измененной настройкой для

Под капотом шестнадцатиклапанный двигатель ЗМЗ-409.

Комбинация приборов с индикатором работы трансмиссии вполне современна.

Салон нового УАЗа более чем просторный. Однако водительскому сиденью не помешал бы больший диапазон продольной регулировки. Да и задние кресла не трансформируются.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

УАЗ-3165М

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4850
ширина	1950
высота	1980
Радиус поворота, м	н. д.
Снаряженная масса, кг	н. д.
Максимальная скорость, км/ч	160
Время разгона 0–100 км/ч, с	н. д.
Топливо	АИ-92
Расход топлива, л/100 км (средний)	11,1
Кузов	**на раме**
Количество дверей	4 (задняя двухстворчатая)
Число мест	9
Двигатель	**бензиновый ЗМЗ-409.10**
Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	2693
Мощность, кВт/л. с.	94/128
при об/мин	5400
Крутящий момент, Н·м	217
при об/мин	2500
Трансмиссия	
Привод	на все колеса, передний – подключаемый без межосевого дифференциала
Коробка передач	М5
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	зависимая пружинная, на продольных рычагах с тягой «Панара» и стабилизатором поперечной устойчивости
сзади	зависимая рессорная
Усилитель рул. управления	гидравлический
Размер стандартных шин	225/75R16 (245/75R16)
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	барабанные

КОМПЛЕКТАЦИЯ

Регулируемая рулевая колонка
Противотуманные фары
Аудиосистема
Полноразмерное запасное колесо

повышения крутящего момента на низких оборотах. Правда, для этого пришлось слегка пожертвовать максимальной мощностью. Из короткой поездки на машине удалось выудить не так уж много.

Трогаться с места можно только на первой передаче – даже на пустом автомобиле и на ровной дороге двигатель и сцепление по-прежнему слабоваты. Оптимизированный мотор стал «ровнее», но сказать, что он обрел отличные «низы», все же преувеличение.

Да, поведение в повороте еще далеко от идеала, но тут немалая роль принадлежит шинам и амортизаторам, которые пока самые что ни на есть стандартные. Да и предъявлять «ездовые» претензии к, по существу, «концепт-кару» пока рано. Точно так же, как и жаловаться на повышенный, даже по сравнению с машинами семейства «3162», шум двигателя. Все это устранимо, если, конечно, есть время, желание и специалисты.

СНЫ О ЧЕМ-ТО БОЛЬШЕМ

Если об опытном образце говорят как о серийном автомобиле, то вряд ли такое мнение можно считать компетентным. Проблема в другом – доведется ли нам когда-либо проехать за рулем конвейерного собрата той машины, с которой мы познакомились? К сожалению, любые попытки ответить на этот вопрос сегодня сродни гаданию на кофейной гуще. А жаль.

Большой мини-вэн с объемистым кузовом, неплохими внедорожными показателями и привлекательной ценой вполне мог бы составить достойную конкуренцию полноприводному газовскому «Соболю». Благодаря простой трансмиссии с отключаемым передним мостом и большой базе у него могли бы быть шансы победить нижегородского соперника в комфорте на трассе. Да и экономичность более длинной, низкой и «носатой» машины с отключаемым передним мостом может оказаться лучше. Еще одно достоинство низкой крыши, о котором редко вспоминают на страницах журналов, но частенько при общении с автомобилем, – он входит в «легковой» гараж. И еще: определенная, если не большая, часть потенциальных покупателей скорее озабочена вместимостью и комфортом, чем проходимостью, так что не будет сюрпризом, если они выберут ульяновский «вагон» вместо 3162.

Для опытного образца УАЗ-3165М неплох. Кажется, сойди такая машина завтра с конвейера – не застоится. Вот только сойдет ли? И когда? □

СТО КУБИКОВ – ЛИШНИЕ?

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ, АНДРЕЙ КОЧЕТОВ

Звонок от давнего приятеля был неожиданным: «Слушай, собрался длинную «Ниву» покупать, посоветуй, какую лучше – карбюраторную или инжекторную?»

ТАКИЕ ПОХОЖИЕ...

Действительно, пятидверные «нивы» ВАЗ-2131 сейчас выпускают с мотором 2130 – объемом 1,8 л и карбюраторной системой питания или более скромным 1,7-литровым агрегатом 21214 – с распределенным впрыском топлива. По характеристикам двигатели почти одинаковы: первый обладает большим на 0,6 Н·м моментом, второй более «оборотистый» и мощнее на... одну лошадиную силу. Карбюраторный мотор, судя по паспортным данным, сообщает машине чуть лучшую динамику. Кроме шильдика «1,7i» на корме, опознать впрысковую «Ниву» можно по двум электровентиляторам – их видно под облицовкой радиатора. На карбюраторной единственный вентилятор с ременным приводом стоит позади радиатора. Цены обеих модификаций примерно равны, даже несмотря на дорогие нейтрализатор и лямбда-зонд у инжекторной – в столице около $7500. Кстати, есть подозрение, что запланированное на январь 2004 года введение норм токсичности Евро II, означающее уход со сцены карбюраторной системы питания, будет отложено.

...Только я начал все это излагать, как товарищ дал понять: мол, сам грамотный – все рекламные буклеты, инструкции и характеристики уже прочитал. Цифры цифрами, а как эта разница ощущается за рулем? Или нет никакой разницы? Ладно, говорю, перезвони через недельку.

Дальше, как в «Бриллиантовой руке»: «А такие же, только синие, есть? Нет? Будем искать». Наконец в автосалоне «Лада» на Варшавке» нашлось то, что нужно: две «31-х» «нивы» яркого металлика (плюс $300) с искомыми мо-

Расход бензина на шоссе составил 9,8 л/100 км у карбюраторной «Нивы» и 9,4 л – у впрысковой.

«Нива» с впрысковым мотором 1,7 л оборудована нейтрализатором выпускных газов и лямбда-зондом.

Мотор ВАЗ-2130: 1,8 л + карбюратор.

Мотор ВАЗ-21214: 1,7 л + распределенный впрыск.

торами готовы к испытаниям. Назавтра они уже катили в сторону Дмитровского полигона.

БОКОМ – СКОКОМ

На первой же бензоколонке обменялись колкостями с коллегой: «Слушай, чего ты дергаешься, как эпилептик, да еще пугаешь людей лязгом трансмиссии?» – «На себя посмотри – едешь боком, будто собака с подбитой лапой!» Первое замечание относилось к синей машине: из-за неотрегулированного карбюратора ощущались провалы на переходных режимах и разбалтывающие трансмиссию рывки. Да и вообще – тронуться с места без «подгазовки» и «игры» сцеплением просто невозможно! У вишневого авто свои проблемы – кронштейны реактивных тяг приварены к заднему мосту несимметрично, из-за чего левое колесо смещено вперед на 10 мм! Соответственно мост развернут почти на полградуса вправо: машина едет боком, а руль тянет в сторону.

Роднят обе «нивы» вой раздаточных коробок, крохотные наружные зеркала, страшно хрустящие ограничители хода дверей, неподъемная пятая дверь, дешевый жесткий пластик в салоне, тяжелые рули без усилителя, безбожно врущие бензоуказатели, путаное управление воздухораспределением. Встречаются и вовсе чудные вещи: поводки для подъема полки багажника есть, а крючков, за которые они крепятся к двери, нет! Впрочем, не так все плохо, есть и достоинства: огромный салон, небольшие, точные ходы рычага коробки передач, удобные кресла, карманы во всех дверях, четыре мягких подголовника и столько же плафонов освещения, большой багажник. В общем – «чего же вы хотели за такие-то деньги?»

... И ТАКИЕ РАЗНЫЕ

Заводские инструкции не рекомендуют на первых пятистах километрах разго-

Из-за неправильно приваренных к мосту кронштейнов левое колесо на 10 мм «обгоняет» правое.

няться быстрее 3/4 максимальной скорости. Мы и не разгонялись: пока доехали, пока сделали контрольный заезд на экономичность, покатались на подъемах – полтысячи набралось. На шоссе расход топлива карбюраторной машиной составил 9,8 л/100 км, впрысковой – 9,4 л, что даже лучше заводских данных. При взвешивании вторая машина оказалась чуть тяжелее – на 4 кг. К слову, до паспортных 1350 кг снаряженной массы обе недобрали примерно по 30 кг.

На горных дорогах плохо отрегулированный карбюратор уступил точно работающему впрыску. Синяя «Нива» неотвратимо снижала скорость, преодолевая подъемы 4 и 6%, соответственно, на V и IV передачах. А вот вишневая взбиралась ровно или даже с небольшим разгоном. Очень жесткое испытание – троганье с места на 30-процентный подъем – подтвердило тенденцию. Впрысковому вездеходу удалось стартовать хоть и на пределе сил, но сразу, карбюраторному – лишь с третьей попытки, чуть подпалив сцепление.

Точки над «i» расставили заезды с измерительным комплексом – карбюратор проиграл вчистую. Разрыв был столь ощутим, что для корректности решили повторить замеры на одинаковых покрышках ВлИ-10 (изначально машина с карбюраторным мотором 1,8 л была обута в К-156). Поменяли колеса, но чуда не случилось, разрыв едва сократился. В итоге разгон до сотни занял, соответственно, 26,3 и 19,8 с – разница 6,5 с или 25%! В заездах на максимальную скорость вишневая «привезла» синей почти 10 км/ч и более секунды в упражнениях на эластичность.

– Алло! Ну, как там с «нивами», разобрался?

– Старик, у тебя есть знакомый моторист, чтобы хорошо отрегулировать карбюратор? Нет? Тогда бери впрыск и радуйся жизни.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ВАЗ-2131	1,8 карб.	1,7i
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4220	
ширина	1680	
высота	1640	
Снаряженная масса, кг	1350	
Максимальная скорость, км/ч	140	137
Время разгона 0–100 км/ч, с	18	19
Расход топлива, 90/120/г. ц. л/100 км	10,3/11,8/ 12,3	10,1/11,5/ 12,0
Топливо	АИ-92, АИ-95	
Двигатель	**2130**	**21214**
Расположение, число цилиндров	Р4	
Число клапанов	8	
Рабочий объем, см³	1774	1690
Система питания	карбюратор	распределенный впрыск
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	58,7/80 4800	59,5/81 5000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	131,1 3000	129,5 3600
Трансмиссия		
Привод	полный	
Коробка передач	М5	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	независимая пружинная двойные поперечные рычаги, стабилизатор	
сзади	неразъемный мост на пяти тягах	
Усилитель рул. управления	нет	
Размер стандартных шин	185/75R16 (175/80R16)	
Тормоза: передние	дисковые	
задние	барабанные	

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Погодные условия: температура +10°C, давление 753 мм рт. ст., влажность 85%, покрытие – влажный асфальтобетон

ВАЗ-2131	1,8 карб.		1,7i	Разница
Весовые характеристики				
Снаряженная масса, кг	1317,0		1321,0	
Нагрузка на ось, кг:				
переднюю	746,5		756,5	
заднюю	570,5		564,5	
Динамические качества	Покрышки			
(Нагрузка частичная – 2 чел. + 25 кг)	К-156	ВлИ-10	ВлИ-10	
Разгон, с:				
0–40 км/ч	5,2	5,2	3,9	
0–60 км/ч	9,0	9,1	7,6	
0–80 км/ч	16,0	15,9	12,7	
0–100 км/ч	26,8	26,3	19,8	6,5 (25%)
0–120 км/ч	53,5	49,5	33,2	
0–400 м (км/ч)	23,3 (95,1)	23,2 (95,8)	21,5 (104,0)	
0–1000 м (км/ч)	43,8 (115,5)	43,2 (117,0)	40,0 (126,0)	
Максимальная скорость, км/ч	**126,0**	**128,5**	**138,2**	**9,7 (8%)**
Погрешность спидометра, %	4	4	2,5	
Эластичность, с:				
60–100 км/ч (IV)	20,1	19,3	18,2	1,1 (6%)
80–120 км/ч (V)	31,4	28,4	27,3	1,1 (4%)
Выбег, м:				
120–50 км/ч	913	928	1000	
50–0 км/ч	460	484	500	

P. S. Предвижу вопрос: а почему же не настроили карбюратор перед испытаниями? Отвечаю: не наше это дело! Пусть им занимается завод. Если бы стояла задача показать «парадные» цифры – отрегулировали бы и показали. Но ведь большинство машин попадают к дилерам именно в таком виде, а многие так потом и ездят, мучая владельцев. Впрочем, если вы с карбюратором дружны – берите, в заботливых руках он на многое способен. □

Редакция благодарит автосалон «ЛАДА» НА ВАРШАВКЕ» за предоставленные на тест автомобили. Информация о продаже – в разделе «Цены дилеров».

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ.
ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ И VOLVO TRUCKS

Россия стала второй родиной не только БМВ, «Форда-Фокус» и «Рено-Символ», теперь российским VIN-кодом обзавелись тяжелые грузовики «Вольво». Фирма максимально приблизила свою продукцию к российским перевозчикам, открыв в подмосковном Зеленограде сборочный завод.

ДОКАТИЛИСЬ ДО РОССИИ

Сегодня в России работают уже более 12 тысяч грузовиков «Вольво», есть 22 фирменных сервисных центра в различных регионах страны. Сборка грузовиков в Зеленограде – совместный проект Volvo Truck Corporation и российской акционерной финансовой компании «Система», в управлении которой предприятия ряда отраслей – от телекоммуникации до туризма. Долевое участие – 66 и 34% соответственно.

Сборочная площадка расположена в реконструированных корпусах бывшего завода «Элеон», прославившегося в свое время советскими видеомагнитофонами ВМ-12. Завод получился небольшой, общая площадь помещений всего 3500 м^2, но для отверточной сборки много не надо.

В отличие от других СП, выпускающих тяжелые грузовики устаревших моделей с использованием отечественных узлов и агрегатов (хорошо это или плохо – другой разговор), «Вольво» из Зеленограда – современный автомобиль, ничем не отличающийся от оригинала с конвейера в Гётеборге. Машины готовят под заказ, любой модификации из шведских комплектов. Их везут автопоездами: на пяти фурах «россыпью» умещается почти восемь машин! Для удобства транспортировки самую громоздкую деталь – раму привозят разобранной. Уже в Зеленограде прикручивают кронштейны, огромными клещами на «холодную» приклепывают траверсы. Процесс поставки комплектов у шведов давно отлажен – они собирают грузовики в 14 странах мира, Россия стала пятнадцатой. Есть в машинах пусть пока крохотная, но и наша доля – жидкость в омывателе ветрового стекла, электролит и дизтопливо. Со временем номенклатура российских комплектующих станет пополняться, главное, чтобы они соответствовали высоким стандартам «Вольво». Возможно, будут поставлять стекла из Бора, колеса из Верхней Салды, шины из Нижнекамска, аккумуляторы из Тюмени, РТИ из Балакова.

Собирают грузовики на семи постах, вытянутых в цепочку, и четырех участках досборки. На подготовительном этапе – монтаж навесного оборудования. На двигатель устанавливают вентилятор, ремни, генератор, стартер; к мостам крепят тормозные камеры, шланги, кабели АБС, стабилизаторы, рессоры для моделей FM или пневмоподвески для FH. На кабину монтируют обтекатели, зеркала, молдинги, ступеньки и шумоизоляцию. На первом посту – клепка рамы, втором – установка осей, пневмоаппаратуры, третьем – двигателя, колес, радиатора и переднего противоподкатного бруса, четвертом – монтаж кабины, пятом – окончательная сборка, диагностирование, регулировка тормозной системы и углов установки передних колес. Шестой пост – тестовый. Он вне завода, дорожные испытания положено проводить на трассе. На седьмом – аудит качества, шведский аналог российского ОТК. Все, машина готова!

КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЕ

Управляют процессом шведы – генеральный директор, он же глава представительства «Вольво Тракс» в России г-н Ларс Корнелиуссон. Руководитель производства, по-нашему – директор завода, г-н Шелл Далесьё. Остальные, включая начальника цеха Романа Петряева, – россияне. Коллектив небольшой, 20 человек, и шведы постарались сделать его максимально эффективным. Требования к персоналу довольно жесткие – образование не ниже среднетехнического, владение английским языком. Досконально знать автомобиль кандидатам не обязательно – шведы обучат, было бы желание. А вот матерым специалистам российского автосервиса и автопрома в приеме на работу отказывали – боялись занести в молодой коллектив заразу работы «спустя рукава».

СПРОС И ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Намеченный объем выпуска – до 300 автомобилей в год, а наиболее востребованные модели – седельные тягачи «Вольво-FH12 Глоубтратер» (колесная формула 4х2) и шасси строительного назначения «Вольво-FM12» (6х4 и 8х4). Моторы заказывают самые мощные – D12D, развивающие 309 кВт/420 л. с., с турбонаддувом, интеркулером и насос-форсунками под управлением электроники. Коробки к ним только механические – 14-ступенчатые для строительных FM и 16-ступенчатые для магистральных тягачей FH. Новейшие модели – 16-литровый двигатель с турбокомпаундом и электронно-управляемая коробка I-Shift пока не востребованы. В кабине пневмоподвеска сидений, автономный отопитель, многие заказывают кондиционер.

Но если тягач уже готов к работе, то на шасси надо еще смонтировать технологическое оборудование. Везти «телушку за море» негоже – фургон, борт, самосвальную установку или бетонный миксер можно сделать и в России. Потому в партнерах у зеленоградской «Вольво» наши фирмы с доброй репута-

Надежную рядную «шестерку» D12 шведы ставят даже на катера.

Для России нужно контролировать затяжку каждой гайки.

Последняя «нахлобучка».

Для презентации «Вольво» в Питере арендовали аэродром.

цией – «Бецема», «ИнтерпайпВАН», «Тигарбо», «Новтрак», «Мосдизайнмаш». С отечественными агрегатами машина выходит куда дешевле.

ТРАССА Е95

Пробуем подмосковный «Вольво» в действии. Мотор заводится с небольшой паузой, это сделано специально, чтобы мощный масляный насос нагнал масло к коленвалу. Две-три секунды прокрутки, и дизель ожил, но шумов не больше, чем в легковушке, только преобладают басы. На водительском месте удобно: сиденье с электроприводом, а рулевая колонка регулируется по высоте и наклону, с традиционным для шведских грузовиков пневмофиксатором. Педаль сцепления очень легкая – помогает пневмоусилитель. Передачи включаются легко и четко благодаря эффективным синхронизаторам и тросам в приводе вместо привычных для нас разболтанных тяг. Включаю нижний ряд демультипликатора и вторую передачу в коробке. Управление стояночным тормозом на панели под правой рукой: одно движение, и автопоезд свободен. Плавно отпускаю педаль сцепления, увеличиваю обороты. Без надрыва, копоти и тряски тяжелая (44 тонны!) сцепка тронулась. Манипуляции клавишами делителя и демультипликатора не обременительны и понятны, хотя, конечно, это не I-Shift, который сам точно знает, какую передачу включить. Питерская трасса позволяет по-настоящему проверить грузовик в деле. Подвеска отлично работает, делая незаметным прохождение автопоездом мелких пакостей дорожников. Похоже, единственное, чего недостает новому «российскому автомобилю» – более высокой максимальной скорости, она ограничена 90 км/ч. Ну хотя бы сотню сделали, а то ведь обидно: пустой, чадящий КамАЗ обходит на прямой. Ничего, мы его на подъеме сделаем… □

НАША СПРАВКА

Сегодня благодаря высокому качеству, экономичности и безопасности автомобили «Вольво» известны каждому, а в 1928 году первый грузовик модели LV40 вовсе не блистал техническим совершенством. Бензиновая «четверка» мощностью 28 л. с., тормоза с механическим приводом – только на одинарные задние колеса с деревянными спицами. Кабина и вовсе из досок и фанеры. Но уже на следующий год с конвейера сошел двухтонный грузовик LV60 с рядной трехлитровой «шестеркой» «Пента» мощностью 65 л. с. с гидроприводом тормозов. В 1931 году собрали первый в Швеции трехосный грузовик LV64LF (6x2), обогнав землячку «Скания».

В конце 60-х в СССР было создано элитное предприятие «Совтрансавто», оснащенное поначалу тягачами МАЗ-504В и «Шкода-706». Вскоре выяснилось, что этим машинам далеко до грузовиков-иномарок. В 1973 году партия постановила: считать лучшим седельным тягачом для «Совтрансавто» «Вольво-F89» (6x4), выпускаемый в Гётеборге с 1970 года. Справедливости ради отметим, что выбор оказался удачным. Водители единодушно одобрили машину с невиданными по тем временам новшествами – две спальные стационарные полки, автономный отопитель и почти сказочная роскошь – холодильник! Набив его дома продуктами, можно было сэкономить валюту для покупки заморских подарков родне. Расходовал 330-сильный F89 всего 30 л на 100 км и при этом тянул 30 тонн (МАЗ тратил 38 литров при 25-тонной нагрузке). Отходив без серьезных поломок и ремонтов по миллиону и больше, машины вернулись в Швецию – это было одним из условий договора о поставке, а им на смену уже торопились новые «Вольво-F12 Глоубтратер»…

ИМЯ ДЛЯ ТРЕХДВЕРНОЙ ПРОИЗВОДНОЙ

ПЕТР МЕНЬШИХ, ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ. ФОТО: ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ

ТРУДНЫЙ ВОПРОС

Незадолго до европейского тест-драйва «Ситроена-С2» мы обсуждали автомобиль с его главным дизайнером Донато Коко. Невольно в беседе коснулись и собственных имен автомобилей. У каких-то моделей они есть: «Ксара», «Пикассо», «Берлинго». Даже у самого маленького из «ситроенов» оно было – «Саксо». А у его последователя – только скупое С2.

Донато Коко сознался, что ему нравится, когда у автомобиля есть имя. Естественно тут же возник вопрос: как бы он назвал С2, окажись такая возможность? Коко задумался.

– На выбор имени автомобиля порой уходит больше года. Но судя по характеру С2, его имя должно быть: а – не женское, б – энергичное и в – краткое, желательно из двух слогов…

С этим и поехали на тест.

НЕ ЖЕНСКОЕ...

Действительно, с первого взгляда С2 производит впечатление этакого крепыша. Раздутые передние и задние крылья прикрывают мускулистое тело и задают напряжение всей атлетической фигуре. Повторяющиеся энергичные линии в профиле капота и боковых дверей придают стремительность и решительный вид. Если смотреть на автомобиль сбоку, то клиновидные, с наклоном вперед

ДОНАТО КОКО
Donato Coco
Родился в 1954 году в Италии. С 1959-го живет во Франции. Окончил художественную школу в Безансоне по специальности «Пластическое искусство» и Королевский художественный колледж в Лондоне по специальности «Автомобильный дизайн». В компании «Ситроен» работает с 1984 года. Отвечал за внутренний дизайн автомобилей «Саксо», ZX, «Ксара», «Пикассо». С 1998 года главный дизайнер компактных автомобилей. Под его руководством увидели свет C3, «Плюрьель», C2.

боковые стекла чем-то напоминают насечки наконечника стрелы и подчеркивают нетерпение C2 сорваться с места.

Про таких говорят: крепко сложен. Но автомобиль и должен быть основательным и всем своим видом внушать доверие будущему владельцу. Ведь как ни крути, а именно от прочности машины во многих случаях зависит жизнь водителя и пассажиров. А уж кто будет хозяином C2, мужчина или женщина, неважно.

Во всяком случае, когда Донато Коко работал над проектом, портрет владельца выглядел так:

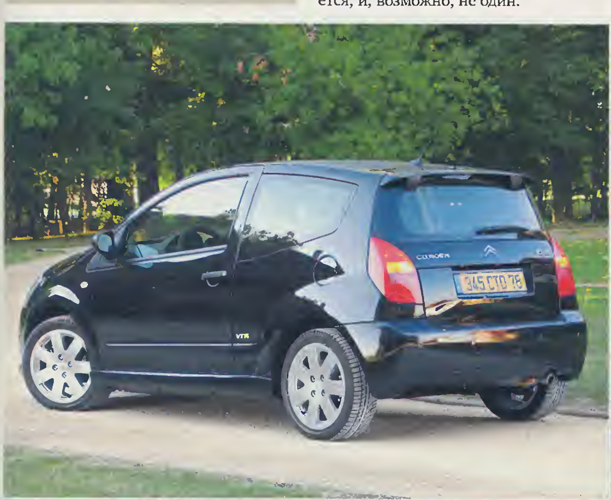
– Это активные молодой человек или девушка, любящие получать от жизни удовольствие. Их привлекают экстремальные виды спорта. При выборе автомобиля им все равно, что думает об этом консьержка. Им нужна проворная машина, легкая в управлении, с большим пространством на передних креслах и достаточным местом для багажа. Впрочем, не исключено, что в отдельных случаях к ним кто-то может подсесть и сзади. Главное для них – собственный комфорт, а не возможность перевозки людей или грузов. В то же время им нравятся экстравагантные вещицы, наделенные определенным характером. Одновременно не следует исключать, что такая машина появится в семье, у которой уже автомобиль имеется, и, возможно, не один.

Но портрет портретом, а как сам ты почувствуешь себя на месте владельца?

Нам приглянулась машина вороного цвета. В черном фраке компактный C2 выглядит торжественно, как жених перед свадьбой. К тому же он оснащен самым мощным из предлагаемых моторов – 1,6 л, 110 л. с. Спортивного вида передние кресла удобны и имеют мощную боковую поддержку, которая выделяется оранжевыми пятнами на подушке и спинке сидений. Широкий диапазон регулировок водительского кресла, в том числе и по высоте, в сочетании с регулируемой в вертикальной и горизонтальной плоскостях рулевой колонкой позволяет с комфортом расположиться на водительском месте даже рослым людям. Очень понравилось, что центральные вставки сидений выполнены из сетчатого «дышащего» материала.

Сзади, конечно, потеснее. Однако здесь «Ситроен» не стал лицемерить и пристраивать подголовник к несуществующему третьему месту в центре. Только два кресла, но полноценные. Они раздельные и способны перемещаться вперед-назад (три фиксированных положения) и менять наклон спинки. Так что взрослым сзади можно разместиться вполне удобно. Другое дело, места для поклажи останется не так много.

В общем, C2 предлагает для багажа: от 166 до 224 л объема при наличии задних кресел (в зависимости от того,



В облике «Ситроена-C2» невозможно угадать трехдверный вариант модели C3 ни сзади, ни сбоку.

Каждое из задних сидений живет собственной жизнью и складывается и перемещается порознь.

сдвинуты они назад или нет), 629 л при одном и 879 л при двух сложенных сиденьях. Как видите, компактный С2 таит в себе большие и далеко не женские возможности.

ЭНЕРГИЧНОЕ...

Под ногами всего две педали. «Ситроен» решительно предлагает будущим владельцам С2 коробку передач «СенсоДрайв». Это механическая трансмиссия с привычным сцеплением и коробкой передач под управлением электроники (ЗР, 2003, № 4). Водителю остается только выбрать режим: автоматический – и тогда совсем не вмешиваться в работу трансмиссии, или ручного включения. В последнем для перехода на следующую или предыдущую передачу надо слегка толкнуть рычаг (точнее, джойстик) коробки или, не отрывая рук от руля, потянуть правый или левый подрулевой переключатель.

Недоверие к «роботу» проходит довольно быстро. Через какое-то время начинаешь привыкать; он, видимо, тоже. Даже французы, которые всю жизнь презрительно относились к американским авто, величая их машинами для инвалидов, наконец оценили достоинства автоматического переключения передач. На С2 «механика» предлагается только с двигателями 1,1 л.

Ездить на С2 приятно. Он послушен. Правда, на наш взгляд, на малых скоростях недостаточно информативен снабженный электроусилителем руль. В то же время автомобиль довольно резв. Ста десяти сил хватает небольшой машине с избытком. «Автомат» с полуслова понимает намерения водителя, при обгоне на подъеме он уверенно «подтыкает» пониженную передачу и разгоняет машину.

Самый младший из «ситроенов» маневрен и устойчив в поворотах. У него просто злые тормоза. Порой кажется, что усилитель чуточку переусердствует. Это не горячий хэтчбек, но и не типичный городской автомобиль. В нем больше энергии, чем в базовой модели, «Ситроене-С3», на чьей платформе он создан. Похоже, затея Донато Коко удалась:

– Мы не пытались создавать автомобиль для всех. Он для тех, кто динамичен и спортивен, у кого есть современный вкус. Автомобиль отлично приспособлен для разных случаев жизни, легко трансформируется. Оказывается, клиент получает одновремснно больше, чем рассчитывал.

КРАТКОЕ...

«Ситроен-С2» – явление не совсем обычное и не вписывается в традиционные концепции автозаводов, которые по экономическим соображениям выпускают одну и ту же машину в трех- и пятидверных вариантах.

Невозможно поверить, что С2 – трехдверный вариант С3. Это совершенно новый, оригинальный автомобиль. И тем не менее... Господин Коко:

– Стилистически он совершенно не похож на С3, но при этом является его трехдверной производной. Хотя у большинства автомобильных компаний трехдверные машины – это фактические копии их пятидверных собратьев. Нам удалось использовать платформу

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

CITROEN C3

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	3666
ширина	1659
высота	1461
Радиус поворота, м	5,36
Снаряженная масса, кг	1055
Полная масса, кг	1430
Максимальная скорость, км/ч	195
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,9
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/41
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):	
загородный цикл	5,2
городской цикл	8,3
Кузов	**несущий**
Количество дверей	2
Число мест	4
Двигатель	**бензиновый**
Расположение, число цилиндров	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1587
Степень сжатия	9,6:1
Мощность, кВт/л. с.	81/110
при об/мин	5750
Крутящий момент, Н·м	147
при об/мин	4000
Трансмиссия	
Привод	на передние колеса
Коробка передач	механическая с электронным управлением
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	«Мак-Ферсон» со стабилизатором
сзади	продольные рычаги, связанные упругой балкой
Усилитель рул. управления	электрический с переменным усилием
Размер стандартных шин	195/45R16
Тормоза:	гидравлические с усилителем и АБС
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые

Передняя панель и рулевое колесо по наследству перешли от С3.

Откинутая нижняя створка задней двери и сложенные сиденья позволяют перевозить негабаритные грузы.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

АБС
Система стабилизации
Боковые подушки безопасности
Климат-контроль
Регулируемая рулевая колонка
Противотуманные фары
Аудиосистема
Полноразмерное запасное колесо

РЕЗЮМЕ

+ Компактность, возможность трансформировать салон, спортивный облик, хорошая управляемость.

– Жесткий пластик отделки передней панели, недостаточный объем багажника.

С3, изменив только базу, которую уменьшили на полтора десятка сантиметров.

В сравнении с С3 на 300 мм сократилась и общая длина автомобиля. Но в целом С2 на 60% унифицирован с С3.

ИЗ ДВУХ СЛОГОВ...

– Если бы у вас было еще время поработать над проектом, что бы вы добавили в С2?

– Мы поставили бы колеса побольше, в том числе и на самые «слабые» версии. Придали больше спортивности приборной панели, которая, исходя из экономических соображений, была целиком позаимствована у С3.

На протяжении всего теста мы думали, какое бы имя С2 подошло лучше, исходя из критериев главного дизайнера. Короткое, на два слога... Может быть, «Ко-ко»! Во всяком случае, Донато Коко имеет самое непосредственное отношение к автомобилю.

...Нет, «Коко Шанель» – это из другой оперы. □

P.S. Продажи автомобиля в России начинаются в ноябре. Стартовая цена – 11 500 евро. И тогда вы сами сможете подобрать имя своему С2.

БРАЗДЫ ПУШИСТЫЕ ВЗРЫВАЯ...

СЕРГЕЙ МИШИН. ФОТО АВТОРА

Как ни пытаются задавить пошлинами иномарки, их парк у нас все увеличивается.

Вот мы и решили провести испытания покрышек 195/65R15 – размер самый ходовой, на многие иномарки подойдет, да и нашей «Волге» сгодится. С учетом «контингента» пришлось внести изменение в методику испытаний: торможения проводили без блокировки колес, используя АБС. Все, как в реальной жизни, учитывая массовое распространение этого устройства. Но основные положения тестов, как и с 13-дюймовыми шинами, неизменны.

Продолжаем давний спор между «шипами» и «нешипами» – от каждой группы испытываем по четыре комплекта покрышек.

Как водится, сравниваем шины разных ценовых категорий. Это привычные нашим читателям «эконом», «бизнес-класс» и «люкс».

Тестируемые покрышки смонтировали на литые колеса российской фирмы «Прома». Автомобилем-носителем стал «Фольксваген-Гольф IV». Резвая и послушная в управлении машина как нельзя лучше отвечала поставленным задачам.

Все работы проводили на полигоне НТЦ ВАЗа по известной технологии – осмотр, взвешивание, монтаж, тщательная обкатка. Затем – круговерть замеров и экс-

8 место – 124 очка
«Метелица К-205»

Производитель – **Россия (КШЗ)**

- Максимальная скорость – 160 км/ч (индекс «Q»)
- Глубина рисунка протектора – 10,5 мм
- Количество отверстий (меток) под шипы – 168 (высота не более 1,2 мм)
- Масса шины – 10,1 кг
- Цена в Москве – 1200 руб.
- Соотношение цена/качество – 9,68
- Эта покрышка – увеличенная копия тринадцатидюймовой: та же «елочка» на протекторе, те же 168 намеченных точек для отверстий под шипы. Да вот сцепные свойства на скользкой дороге, увы, не те!

По льду на этих шинах разгоняться, поворачивать и тормозить следует очень аккуратно. Впрочем, и на заснеженных дорогах 15-дюймовая «Метелица» ведет себя несколько иначе, нежели меньшей размерности – хуже по проходимости, но зато лучше по курсовой устойчивости. Недостатки те же – оставляющие желать лучшего расходы топлива и плавность хода.

Скорее всего, причина в укрупнении рисунка при переходе в большую размерность. Впрочем, очевидно, что эти шины из другой резины – более жесткой.

А посему большую «Метелицу» лучше зашиповать, благо, на ее протекторе места для установки шипов уже обозначены. Только не переборщите с количеством.

+ Тормоза на асфальте выше среднего, удовлетворительная курсовая устойчивость на зимней дороге.

– Невысокие сцепные свойства на скользкой дороге, значительный расход топлива, высокая жесткость шины, недостаточная проходимость.

7 место – 160 очков
Pirelli Winter 210 Snow Sport

Производитель – **Италия**

- Максимальная скорость – 210 км/ч (индекс «H»)
- Глубина рисунка протектора – 9,9 мм
- Масса шины – 9,3 кг
- Цена в Москве – 2970 руб.
- Соотношение цена/качество – 18,6

Самая скоростная покрышка в нашем тесте. В ней хорошо чувствуется порода «Пирелли» – отменная, практически летняя курсовая устойчивость и отличные тормозные свойства на асфальте.

Еще один значительный плюс этой покрышки – очень низкий уровень шума.

Однако на скользкой дороге эта шина выглядит бледновато – видимо, сказывается отсутствие шипов. У автомобиля, примерившего Snow Sport, скромная проходимость при движении в глубоком снегу, низкие сцепные свойства на обледенелых и заснеженных дорогах, сложное управление разгоном и торможением. К тому же в скользком предельном повороте «Гольф», обутый в эти покрышки, заставляет водителя нервничать, срываясь то в снос, то в занос.

В общем Snow Sport мы рекомендуем только для ухоженных зимних улиц крупных городов и тех, что похожи отсутствием льда и малым количеством снега.

+ Отменные тормозные свойства на асфальте, отличная курсовая устойчивость на зимней дороге, низкий уровень шума.

– Низкие сцепные свойства, не лучшая управляемость на зимней дороге, невысокая проходимость в глубоком снегу.

пертных оценок. Снег – лед – разгон – торможение – «переставка» – оценка управляемости – асфальт – расходы...

Как и ожидалось, революционных перемен при изменении размера (одна и та же модель 13 и 15 дюймов) не произошло. То есть поведение «больших» и «маленьких» колес с одинаковым рисунком весьма схоже. Так же как и в «13-дюймовом» тесте (ЗР, 2003, № 9), победителем стали покрышки «Нокиан-Хаккапелита 2». Однако еще два лидера – «Гудьир-Ультра-Грип-500» и «Гиславед-Норд-Фрост-3» поменялись местами, заняв вторую и третью ступени на подиуме.

Некоторые расхождения связаны с упомянутым уже изменением методики замеров. Из-за АБС пришлось снизить значимость показателя «удобство управления торможением». Умная система нивелировала возможности испытуемых. Зато вырос вес «курсовой устойчивости»

6 место – 190 очков
«Медведь Я-620 Наст II»

Производитель – **Россия (ЯШЗ)**

- Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)
- Глубина рисунка протектора – 9,5 мм
- Количество шипов – 128 шт.
- Выступание шипов – 1,8–2,1 мм
- Масса шины – 10,5 кг
- Цена в Москве – 1340 руб.
- Соотношение цена/качество – 7,05

У пятнадцатидюймового «Медведя» торможение и разгон на льду отменные. Фактически – на одном уровне с лидерами.

В снежных упражнениях большой «Медведь» выглядит весьма скромно, особенно при торможении. Да и в проходимости практически середнячок. В скользком повороте по характеру управляемости очень близок к «Пирелли». Те же нервные рыскания, те же срывы то в снос, то в занос. Кроме того, у него высокие расходы топлива, низкий уровень комфорта и трудноконтролируемые «заплывы» на высокой скорости.

Несмотря на довольно серьезный индекс скорости этого «Медведя», на нем зимой лучше не торопиться.

(+) Отличные продольные сцепные свойства на льду.

(–) Слабые тормоза на снегу и на асфальте, низкая курсовая устойчивость на заснеженной дороге, низкий уровень комфорта, высокие расходы топлива.

5 место – 299 очков
Toyo Observit Garit 2

Производитель – **Япония**

- Максимальная скорость – 160 км/ч (индекс «Q»)
- Глубина рисунка протектора – 10,0 мм
- Масса шины – 9,9 кг
- Цена в Москве – 2500 руб.
- Соотношение цена/качество – 8,36

Покрышка «снежного» направления. В снегу особенно хороши ее продольные сцепные свойства, да и проходимость на высоте. Явный пик в характеристиках этой нешипованной шины – тормозные свойства на льду, очень близкие к шипованным.

Многочисленные ламели эффективно работают на льду, но только до тех пор, пока шина вращается. Если тормозить юзом, ламели складываются и автомобиль попросту плывет по дороге. То же самое происходит и при разгоне. Увы, ламели подводят при торможении на асфальте. Здесь даже АБС не помогает – слишком мягкая резина!

Дотошным японцам удалось объединить в одной покрышке, казалось бы, несовместимое – отменную проходимость и высокие сцепные свойства, с одной стороны, и высокую экономичность и низкий уровень шума – с другой.

(+) Очень хорошие тормоза на льду и на снегу, отличная проходимость, выдающаяся экономичность, низкий уровень шума.

(–) Слабые тормоза на асфальте, низкая информативность при торможении.

4 место – 323 очка
Bridgestone Blizzak WS-50

Производитель – **Япония**

- Максимальная скорость – 160 км/ч (индекс «Q»)
- Глубина рисунка протектора – 10,5 мм
- Масса шины – 8,6 кг
- Цена в Москве – 2630 руб.
- Соотношение цена/качество – 8,16

И здесь почти то же самое, что и у предыдущей покрышки. Отличные тормоза на снегу и проходимость уживаются с высокой экономичностью и отменной плавностью хода.

А вообще-то этот «Близзак» покорил нас удивительно сбалансированными свойствами. Это пример разумного компромисса! Здесь все в меру. Такой подход позволяет покрышке быть универсальной (одинаково хорошей) для всех покрытий.

Пусть тормоза на льду и разгон на снегу чуть хуже, чем у «Тойо», зато заметно лучше торможение на асфальте и управляемость в скользком повороте. «Гольф», обутый в «Близзак», не рыскает в скользких поворотах, а идет ровно, доставляя водителю удовольствие от контроля над скольжениями.

В целом WS-50, несмотря на отсутствие шипов, очень близок к шипованным.

(+) Отличные тормоза на снегу, отличная проходимость, отменная плавность хода, выдающаяся экономичность.

(–) Посредственные боковые сцепные свойства на зимней дороге, разгон на льду, управление торможением.

3 место – 334 очка
Gislaved Nord Frost 3

Производитель – **Германия**

- Максимальная скорость – 160 км/ч (индекс «Q»)
- Глубина рисунка протектора – 10,1 мм
- Количество шипов – 110 шт.
- Выступание шипов – 2,0 мм
- Масса шины – 9,2 кг
- Цена в Москве – 2450 руб.
- Соотношение цена/качество – 7,33

Звезда пятнадцатидюймового 3-го «Фроста» по сравнению с меньшим, 13-го размера, увы, слегка потускнела. Расклад сменился не в его пользу.

Казалось бы, эта шина не провалилась ни в чем и выглядит довольно ровно. Но некоторое смещение приоритетов все же произошло. «Фросту-3» удалось немного отыграть у «Ультра-Грип-500» торможение на снегу и улучшить отрыв в тормозах на асфальте. Возможно, это произошло благодаря АБС.

Зато он уступил своему противнику «Гудьиру» в разгоне на снегу, управлении торможением, курсовой устойчивости на зимней дороге и расходе топлива при скорости 90 км/ч.

(+) Отличные тормоза на льду и приличные на снегу, высокие боковые сцепные свойства на скользкой дороге.

(–) Недостаточно высокая курсовая устойчивость на заснеженной дороге, довольно значительные расходы топлива.

– динамичный автомобиль оказался к ней более чувствителен. Те, кто не согласен с начисленными очками, может выстроить свой подиум. С этой целью мы приводим абсолютные значения измеряемых параметров.

Разумеется, наши выводы не догма, а руководство к действию. Думаем, с их помощью будет легче подобрать шины по душе и, конечно, по погоде. Ведь Россия велика, и зима у всех разная!

Тест-группа «За рулем»: Валерий Павлов, Андрей Образумов, Евгений Ларин, Антон Мишин.

Редакция благодарит за техническую поддержку тольяттинские фирмы «ВОЛГАШИНТОРГ», «ПРЕМЬЕРА» (дилера марки «Фольксваген», «Ауди»), представительства шинных компаний и сотрудников автополигона НТЦ ВАЗа.

2 место – 339 очков

Good year Ultra Grip 500

Производитель – **Германия**

- Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)
- Глубина рисунка протектора – 10,2 мм
- Количество шипов – 110 шт.
- Выступание шипов – 2,0 мм
- Масса шины – 9,4 кг
- Цена в Москве – 2730 руб.

- Соотношение цена/качество – 8,04
- «Гудьир» чуть спокойнее и уравновешеннее «Гиславеда». Поведение хорошо прогнозируемо и подсказывает, какое покрытие под «ногами» автомобиля. При этом никаких неожиданностей! Однако тормоза на асфальте – слабое место «пятисотого». В этой номинации позади лишь «Медведь».

Преимущества над ближайшим соперником собраны буквально по крохам: чуть быстрее разгон на зимней дороге, удобнее управление разгоном и торможением, лучше проходимость, комфорт, выше экономичность на больших скоростях. За все это лишь слегка «отданы» тормоза на снегу и асфальте, боковые сцепные свойства и управляемость.

(+) Отличные тормоза на льду, управление разгоном и торможением на зимней дороге.

(–) Оставляют желать лучшего тормоза на асфальте и расход топлива на высоких скоростях.

1 место – 366 очков

Nokian Hakkapeliitta 2

Производитель – **Финляндия**

- Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)
- Глубина рисунка протектора – 9,0 мм
- Количество шипов – 110 шт.
- Выступание шипов – 2,0 мм
- Масса шины – 8,9 кг
- Цена в Москве – 2790 руб.

- Соотношение цена/качество – 7,62
- Практически во всех ледовых и снежных номинациях эта покрышка занимает лидирующие позиции или призовые места. В общем, эта шина узнаваема в любой размерности.

Ее характерные особенности – отличные сцепные свойства на любой зимней дороге – заснеженной или обледенелой, завидная проходимость. А главное – задорная управляемость, которой буквально проникается и без того послушный «Фольксваген-Гольф». Максимум удовольствия от управления автомобилем на скользких дорогах.

«Хаккапелита 2» позволит активному водителю открыть и в машине, и в себе новые грани.

(+) Отличные сцепные свойства на льду и на снегу, очень приличная проходимость, отменная управляемость.

(–) Нескромные расходы топлива. Довольно высокая цена.

ТАБЛИЦА ЗАМЕРОВ И ОЦЕНОК (первое число – очки, второе – абсолютные значения)

Модель шины	Тормозной путь, м: на льду с 50 км/ч max-50	на снегу с 50 км/ч max-40	на асф. с 60 км/ч max-30	Поперечные сцепные свойства, км/ч max-50	Время разгона, с: лед max-30	снег max-30	Управляемость max-40	Управление: торможением max-20	разгоном max-20	Расход топлива на V передаче, л/100 км: 60 км/ч max-10	90 км/ч max-10	Комфорт: плавность хода max-20	шум max-20	Курсовая устойчивость max-30	Проходимость max-30	Общая оценка max-400
1. Nokian Hakkapeliitta 2	50 43,1	40 27,2	15 19,2	50 53,0	27 11,7	27 8,5	40	16	16	4 6,1	6 8,3	16	8	24	27	366
2. Good year UG 500	50 42,6	32 27,5	9 20,0	40 51,4	30 10,9	30 8,1	28	20	20	4 6,1	8 8,2	16	10	18	24	339
3. Gislaved Nord Frost 3	50 43,6	36 27,4	21 18,7	45 52,2	27 11,8	24 8,6	36	16	16	4 6,1	6 8,3	12	8	12	21	334
4. Bridgestone Blizzak WS-50	40 49,9	40 27,0	21 18,7	25 49,0	15 14,9	24 8,6	32	10	12	10 5,9	10 8,1	20	16	18	30	323
5. Toyo Observit Garit 2	45 46,3	36 27,3	9 19,7	30 49,9	15 15,0	27 8,4	20	6	8	10 5,9	10 8,1	12	20	24	27	299
6. «Медведь Я-620 Наст II»	50 42,3	4 29,2	3 20,5	30 50,0	30 11,2	12 9,7	12	6	12	1 6,2	2 8,5	2	2	6	18	190
7. Pirelli Winter 210 Snow Sport	20 58,9	4 29,2	30 17,9	10 47,0	3 17,6	3 10,5	12	2	2	7 6,0	6 8,3	8	20	30	3	160
8. «Метелица К-205»	5 68,3	20 28,2	21 18,7	5 46,0	3 18,1	15 9,5	4	2	2	4 6,1	4 8,4	4	8	18	9	124

Примечание. Жирным шрифтом выделены шипованные шины.

БУЙНАЯ ГОЛОВУШКА

НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР САДОВНИКОВ

«Можете считать нашу машину «Студебекером», – сказал Остап злобно, – но до сих пор она называлась «Лорен-Дитрих».

И. Ильф, Е. Петров, «Золотой теленок»

Рукастых мужиков на Руси уважают. Видно, поэтому популярное в СССР еще со времен «Золотого теленка» движение самодельщиков живо и поныне. Возможности у всех разные. Кто-то по бедности создает гибрид старой раскладушки с пропашным трактором. Кто-то строит авто из высококачественных импортных комплектующих. Суть не в этом. Главное, порой удается сотворить нечто удивительное, то, что заставляет завороженно останавливаться даже людей, абсолютно равнодушных к технике.

Именно такой автомобиль привезли на Российский автосалон-2003 мастера ателье Retro-Style и студии ZerDo Design из Бишкека. Постоянные читатели помнят их «Бархан» (ЗР, 2002, № 11).

ПАПА ВАШ – СТУДЕБЕКЕР?

Хот-род – слово американское. И рецепты создания, в основном, оттуда. Ничего особенного: берем старую «Победу», ставим двигатель помощнее, подбираем соответствующие коробку, мосты, колеса. Кузов красим в соответствии с названием – «Синее пламя», «Бешеный индеец», «Рыжий мустанг» и т. д. Все! Стремительный и неукротимый болид готов! В качестве основы хорошо идут также «горбатые» «запорожцы», четыреста первые «москвичи» и двадцать первые «волги». Но превратить в хот-род тяжеловесного трудягу ЗИЛ-157, он же «захар», «колун», «мормон», «трумен», «студер», никому в голову, пожалуй, не приходило. А Бардышеву, А. Скляру и А.Тимашову это удалось. Плод нарекли «Бешеной кабиной» (Mad Cabin).

При постройке старались соблюдать все хот-родинговые традиции, нормы и правила. Плясать начали от печки – в первую очередь занялись кабиной. Для хот-рода она оказалась высоковата, потому из ее стоек и вырезали по 90 мм.

Трехточечную подвеску оставили без изменений, остальное резали, сваривали и надставляли в самых немыслимых комбинациях. Новый подвесной блок педалей потребовал переноса вперед левой части щита моторного отсека. Для симметрии и на радость пассажирам также доработали и правую его сторону – раньше рослому прорабу или прапорщику в «захаровской» кабине сиделось не очень комфортно. В угоду благородной красоте линий заузили сделанные под кирзовый сапог подножки и роскошные крылья, на которых было удобно возлежать, регулируя кла-

Сочный плод эклектики: родная крышка «бардачка» и фордовская комбинация приборов.

Светотехника – символы эпохи. Сейчас такая в дефиците.

Родила царица в ночь...

паны или ковыряясь в чреве трамблера. Створки капота удлинили на 400 мм – так вместе с низкопосаженной кабиной добились от старого вояки благородных легковых пропорций.

Под облицовкой с когда-то гордым именем ЗИЛ «захаровские» радиаторы – водяной и масляный. И даже жалюзи остались родные, только ядреную ручку управления из центра приборной панели перенесли в левый угол, чтобы выкроить место для комбинации приборов от «Форда-Гранада». Здесь, пожалуй, создателей подвело чувство стиля. Всякому ретро есть предел. А вот с чем из новоделов в интерьере Mad Cabin можно безоговорочно согласиться, так это с новым желтым диваном, электрическим приводом стеклоочистителей (взамен пневматики) и «жигулевской» печкой, нагло торчащей из-под «торпедо». И, как сказано у классиков, «ремонт был увенчан окраской машины в ящеричный зеленый цвет...»

ВИДИТЕ, БАЛАГАНОВ, ЧТО МОЖНО СДЕЛАТЬ...

Из простой швейной машинки Зингера сегодня не сделать даже сноповязалку, а не то что амбициозный хот-род. В ходу иные комплектующие. К моменту нанесения на зеленый металлик кабины последнего слоя лака уже была готова рама с мостами, двигателем и трансмиссией. Здесь во главу угла поставили двигатель. Давно канули в Лету ограничения на объем моторов самоделок – смехотворные «копеечно-запоровские» 1200 см^3, но по-прежнему скуден выбор отечественных силовых агрегатов. Засунуть под капот крутое иностранное изделие не позволяла концепция – все должно быть свое, российско-советское и максимально дешевое. Как нельзя лучше подошел дефорсированный «чайковский» двигатель. Пара таких раньше крутила колеса на четырехосных БТР-70.

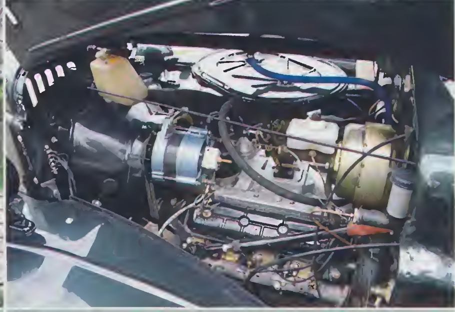
Так удалось сохранить традицию, ведь для американских хот-родов классическим мотором является V8. Правда, мощность у них доходит до 400–500 «лошадей», не чета нашим 162 кВт/220 л. с. даже у «Чайки» ГАЗ-14. Армейский вариант двигателя самого распространенного в СССР «членовоза» пожирает А-76, имеет двухкамерный карбюратор и распредвал от ГАЗ-53, потому и мощности в нем только 140 сил. Зато момент – 36 кгс·м при 2000 об/мин. В суматохе подготовки машины к автосалону доведением мотора, хотя бы до «чайковских» кондиций, не занимались. Ясное дело, подняли бы степень сжатия, пристроили восемь карбюраторов с хромированными дудками, но...

Подвеску взяли от «Волги».

В каком полку служили?

Сделано в СССР.

Кабина от ЗИЛ-157 – нашего самого «американистого» грузовика.



V-образная «восьмерка» традиционна для хот-родов.

не удалось. Только поставили через переходник четырехкамерный «чайковский» карбюратор К-114 и на него нахлобучили воздушный фильтр от «Мерседеса», иначе при перегоне казахская пыль вмиг прикончила бы поршневую. Ведь до Москвы «Бешеная кабина» добиралась своим ходом!

Пару глушителей поставили вертикально за кабиной, как на хорошем седельном тягаче, но не соединили между собой приемные трубы (так делали на плохом тягаче «Колхиде»), в результате из-за неравномерности чередования вспышек, свойственных V-образным моторам, машина тарахтит минимум как два «запорожца». Авторы сказали, что рычание зверя должно быть узнаваемым, им виднее…

Четырехступенчатую коробку от «Волги» поставили, пересверлив крепление в картере маховика. По шлицам коробка не совпадает с диском сцепления ГАЗ-53, поэтому сделали переходничок – проточили ступицу «волговского» диска, вставили ее в «газоновскую» и обварили.

На наш взгляд, вышло слабовато. Сварка диска сцепления – неблагодарное дело, обязательно лопнет в самый неподходящий момент. Долго не протянут и синхронизаторы в коробке, разгоняя или притормаживая почти в два раза больший по массе ведомый диск сцепления. По передаваемому моменту коробка «двадцать четверки» тоже в проигрыше, ее делали под моторы в 19–21 кгс·м, рано или поздно «зубья» осыпятся, как осенняя листва. Тут впору прикрутить коробку от ЗИЛ-130, рассчитанную на 41 кгс·м (но тяжела, хотя и надежна), какую-нибудь из уазовских или все-таки от ZF и лучше с повышающей передачей. Последняя нужна из-за заднего моста, он тоже «волговский», от ГАЗ-3110. Передаточное число редуктора 3,9 великовато для двигателя с таким моментом и такой легкой машины – 1700 кг. Потому «кабина» и трогается на второй передаче с пробуксовкой колес.

Вот так мотор потянул за собой остальные «волговские» узлы и агрегаты, включая передний мост и рулевой механизм от ГАЗ-3110. Подо все это великолепие требовалась самая малость – рама. Ее сварили из «волговских» передних лонжеронов и части рамы «головастика» УАЗ-452. Чтобы уменьшить задний свес и улучшить управляемость, от рессор сзади отказались в пользу пружинной подвески со стабилизатором. «Жигулевскую» схему реактивных штанг дополнили верхним треугольником из диагональных штанг, взамен тяги Панара. Пружины взяли «волговские», но поставили их на специальных кронштейнах сзади балки, максимально опустив.

Шины выбрали импортные размером 275/60R15. Под них расширили вставками «волговские» диски и получилось настолько удачно, что балансировочных грузиков на «растоптанное» колесо нужно не более чем на обычное. Сзади на раме есть небольшая грузовая площадка, сейчас на ней лежит «докатка» размером 145/80R16, но планируется поставить буксирное устройство, быть может, даже седло, чтобы таскать прицеп-дачу, или маленькую яхту, или прицеп с кроссовыми мотоциклами.

Такому тягачу многое по силам. Себестоимость его невелика – $3–5 тысяч. Решайтесь, «…и вам работы найдется. В Черноморске ценят предметы старины и охотно на них катаются…» □

ВАЗ

Продолжается подготовка к производству модернизированной «десятки» ВАЗ-2170. Нынешнюю модель проектировали по традиционной чертежной технологии, а для кузова «семидесятой» используют компьютерное моделирование. Чтобы «соединить» спроектированную цифровую модель с уже существующими деталями, в настоящее время замеряют оснастку кузовных элементов ВАЗ-2110, а параметры оцифрованных деталей переносят в компьютер. Для производства ВАЗ-2170 потребуется переделать сварочное оборудование и некоторые штампы. В конце нынешнего года новую документацию согласуют с изготовителями оснастки.

УАЗ

Предприятие экспортировало на Кубу 48 машинокомплектов УАЗ-31512 с впрысковыми двигателями ЗМЗ-409.10. До конца года автозавод планирует поставить 144 таких комплекта. Изучается возможность поставки на Кубу сборочных комплектов других моделей УАЗ. В ближайшей перспективе Ульяновский автозавод планирует открыть в Польше и Египте предприятия для сборки 500–1000 автомобилей «Симбир» (УАЗ-3162 и 3160) в год. Кроме того, ежегодно 500 машин УАЗ-31512 предполагают выпускать в Эфиопии.

УРАЛАЗ

На заводе готовят к отправке в Египет очередную партию из 40 автомобилей «Урал» со сдвоенным управлением, предназначенных для обучения водителей. Всего в рамках контракта поставят 100 таких машин – 60 уже отправлено в 2002 году. Полностью условия контракта будут выполнены в ноябре этого года.

АВТОФРАМОС

В рамках перехода к производству нового «Рено-Меган» предприятие организовало парады этих машин в крупных городах России. Пять автомобилей прошли по главным улицам Москвы, Санкт-Петербурга, Екатеринбурга и Казани. В Москве в Парке им. Горького и на ВВЦ профессионалы из школы водительского мастерства устроили показательные выступления на «фигурке». Все желающие могли также получить подробную информацию о машинах и поучаствовать в тест-драйве.

ЗМЗ

На моторном заводе начался сертификационный аудит системы управления качеством. Немецкие и российские эксперты германского Общества технического надзора (TÜF) и Ассоциации по сертификации «Русский Регистр» (С.-Петербург) будут оценивать соответствие производства требованиям международных стандартов ISO 9001 версии 2000 года и российского ГОСТ Р ISO 9001-2001.

THE SMART CLUB

Уникальный «Смарт-родстер V6 битурбо» принял участие в ралли «Лондон–Брайтон». Прототип создан фирмой «Смарт-Брабус», которая установила на него шестицилиндровый двигатель объемом 1396 см^3, развивающий мощность 170 л. с. и крутящий момент 220 Н·м. Этот автомобиль разгоняется до 100 км/ч менее чем за 6 с и набирает максимальную скорость 220 км/ч.

Прототип не планируют запускать в серию, но он дает представление о будущем серийном родстере «Смарт-Брабус» 2004 года.

Председатель клуба Эл Янг заявил: «Мы чрезвычайно горды тем, что фирма предоставила этот эксклюзивный автомобиль для нашего ралли – он, безусловно, стал его украшением».

«САМОТЛОР-НН»

Две известные компании отечественной автомобильной отрасли – «Самотлор-НН» и «Семар» объединились, создав промышленную группу «Самотлор-НН». Производство городских и междугородных автобусов малого и среднего класса с качественно новыми потребительскими характеристиками – таковы ее планы.

Новинка российского автосалона – школьный автобус создан на шасси ГАЗ и рассчитан на 21 посадочное место. Особенное внимание в нем уделено безопасности. Два световых люка новой конструкции могут быть использованы и как аварийные выходы. Все сиденья оборудованы поясными ремнями безопасности. Модель снабжена АБС, светотехникой нового поколения, современными зеркалами; пол и потолок дополнительно утеплены. Отделка салона обеспечивает максимально комфортные условия для детей. Благодаря яркой расцветке школьный автобус будет узнаваем на дорогах.

DAIMLER-CHRYSLER

Согласно пожеланиям клиентов, лимузин «Майбах-62» может отныне иметь заводское бронирование кузова. Государственный сертификационный орган в Ульме подтвердил соответствие специальной защиты европейскому классу В4. Это означает, что кузов выдерживает воздействие тяжелых ударных инструментов, а также пуль, выпущенных из крупнокалиберных револьверов. Заводская защита гарантирует соответствие всех агрегатов и узлов автомобиля увеличившейся массе кузова.

WEBASTO

Концепт Webasto 2 (Well + Comfort + Emotion), представленный на IAA-2003 во Франкфурте, – это мультиспортивное купе на базе «Мерседес-CL500». Из оригинальных решений выделяется сдвижная (с электроприводом) крышка багажника из алюминиевых панелей: вместе с откидывающейся вниз задней стенкой она обеспечивает максимальное удобство погрузки-выгрузки. А пол багажника представляет собой транспортерную ленту, автоматически продвигающую груз внутрь. Щеголи оценят и выдвигающиеся из порогов щетки (!) для очистки подошв водителя и пассажира.

В концепте также установлена новая панорамная сдвижная крыша.

АНДРЕЙ НИКОЛАЕВ: «МЕРСЕДЕСЫ» – НЕ ДЛЯ АРМИИ!

Об армии и пограничной службе, об автомобилях и промышленности с главным редактором «За рулем» Петром Меньших беседует председатель комитета Государственной Думы РФ по обороне Андрей Иванович НИКОЛАЕВ.

– Андрей Иванович! Насколько автомобильные подразделения армии отвечают современным требованиям?

– Есть такое выражение: по Сеньке и шапка. Наши автомобильные войска соответствуют вооруженным силам. Эти подразделения – не худшая часть армии, но, конечно, далеко и не самая современная. Есть образцы, вполне соответствующие мировым стандартам. Скажем, на ралли «Париж–Дакар» КамАЗы выглядят неплохо. КамАЗ стоит и на вооружении, и это вполне приличная машина. А многоосные тягачи под ракетные установки, под зенитные комплексы? Белорусские автомобили – прекрасные! За границей еще должны поучиться делать такие. Я могу сказать доброе слово и об «уралах». Нам есть чем гордиться. Но сегодня в войсках уникальные образцы, которым другие страны могут позавидовать, соседствуют с машинами, полностью изжившими себя.

– Как в связи с этим вы оцениваете научно-технический, производственный потенциал наших НИИ и заводов?

– Главная проблема автомобилестроения – двигатели. Нет легкого дизеля, а гамма бензиновых моторов слишком узка. Высокий вес, малая удельная мощность, крайне низкий ресурс… Вторая проблема – электроника. Она пока не столь важна для военного автомобилестроения. На первом месте ремонтопригодность, необходимость учитывать низкий уровень обслуживающего персонала. Но надо смотреть в будущее. Можно иметь прекрасную ракету, но если шасси под нее не будет…

Надо вкладывать деньги в отрасли, где Россия продолжает доминировать или идет на мировом уровне. Эти направления будут локомотивом, который потянет все остальное.

– А как вы относитесь к сотрудничеству с иностранными компаниями? Мне кажется, они сами не придут и не сделают за нас нашу работу. Первый шаг – за нами. Тем более, если речь идет о военной технике, ведь это – государственная задача.

– Что касается легковых автомобилей, на мой взгляд, мы уже не догоним Запад или Восток никогда. Вот космические ракеты пока еще можем выпускать. Это было настолько приоритетным в СССР, что мы до сих пор сохраняем потенциал. Если сегодня не можем делать современные автомобили, нужно купить лицензии. Так когда-то поступали и в Советском Союзе: купили «Автокар» и «Форд», приобрели конструкции танков. Мы должны входить в мировую систему производства, выпуская автомобили у себя, налаживая изготовление комплектующих. Нельзя заниматься лишь сборкой. Кадры, конечно, должны быть российскими, но на каком-то этапе можно привлечь наемников. Петр I ведь привозил иностранцев.

Автомобилестроение – визитная карточка государства. Чтобы быть сильной страной, нужно бороться, пусть и кооперируясь с другими странами. Не надо этого стесняться.

– Многие государственные структуры, в том числе силовые, используют иномарки…

– Армия не может себе этого позволить. В войсках должна быть российская техника, для которой массово выпускают запчасти. Это относится и к колоннам войскового типа, формируемым в особый период, то есть во время мобилизации.

– Кстати, ведь автомобили юридических лиц до сих пор ставят на учет в военкоматах…

– Да, причем фирма, купившая, например, «Ауди-А6», должна поставить машину на учет. Чепуха! Это откровенный обман государства и самих себя. Автомобили, для которых на армейских складах есть запчасти, наверное, надо приписывать. Но ставить на учет «Мерседес» – профанация!

– А как быть с физическими лицами, владельцами вседорожников? Эти машины ведь тоже нужно ставить на учет.

– Я думаю, мы это законодательно отрегулируем.

–Интересует ли армию продукция СП: «Шевроле-Нива», «КИА-Спортидж», «Хаммер», который планируют делать в Калининграде?

– Если Главное автобронетанковое управление проведет испытания и, скажем, «Шевроле-Нива» подойдет армии, ее возьмут на оснащение. Никакой проблемы в том, что часть капитала у иностранцев, нет, главное – производитель наш.

– Вопрос, подсказанный читателями: навигационные системы в автомобилях. Их продвижение тормозит Министерство обороны, с иномарок уст-

АВТОМОБИЛИ РОССИЙСКОЙ АРМИИ

УАЗ-2966. Грузоподъемность – 1 т. Мощность двигателя – 68 кВт/92 л. с. Максимальная скорость – 120 км/ч.

ГАЗ-3308. Грузоподъемность – 2 т. Двигатели: бензиновые или дизельные мощностью от 86 кВт/116 л. с. до 110 кВт/150 л. с.

АНДРЕЙ ИВАНОВИЧ НИКОЛАЕВ

Родился в 1949 году в Москве. Окончил Московское высшее общевойсковое командное училище им. Верховного Совета РСФСР. Служил в Сухопутных войсках командиром взвода, роты. В 1976-м окончил Военную академию им. М. В. Фрунзе. Занимал должности командира батальона, командира полка в Южной группе войск в Венгрии, затем начальника штаба и командира дивизии. В 1988-м окончил Военную академию Генштаба, служил первым заместителем командующего армией, затем – командующим армии. С 1992 года – первый заместитель начальника Главного оперативного управления Генштаба, затем – первый заместитель начальника Генштаба. С 1993-го – Главнокомандующий пограничными войсками РФ, в 1994–1997 гг. – директор Федеральной пограничной службы. С 1998 года. – депутат Государственной Думы.

ройства приходится демонтировать. Не устарели ли нормы секретности?

– Даже отечественную систему ГЛОНАСС Министерство обороны до предела засекретило. Конечно, это надо менять! Убежден: системы GPS должны выйти на рынок.

– Вернемся к армейским будням. Я видел в Ханкале, как 19-летние пацаны ремонтировали танки в кустарных условиях: на полу в грязи запчасти, рядом автомат… Но эти танки шли в бой и возвращались! Армия сегодня держится на умельцах Левшах или все же создана профессиональная система обучения, подготовки?

– Период, когда говорили, что русский мужик все выдержит, мы проехали. Нужен профессионализм. Но я против наемничества. Считаю, что в основе армии должны быть высокий образовательный уровень и осмысленное отношение общества к защите Отечества. Что касается автомата, валяющегося вместе с деталями танка, это – вопрос организации. Помните Булгакова? Преображенский в «Собачьем сердце» говорил: «Разруха не в подъездах, а в головах».

– Наемник и контрактник, по-вашему, разные понятия?

– Да! Офицер, проходящий службу по контракту, – не наемник. Контракт – особые условия профессионального выбора. Нельзя командовать людьми только за кусок хлеба. Это – осознанное служение государству. Мотивы контрактников – солдат и сержантов – сегодня понять трудно. Я не хочу обидеть всех, но часто люди приходят, только чтобы как-то одеться-обуться, поесть и раз в неделю помыться. Я думаю, это не та мотивация.

– Сейчас есть тенденция сворачивать военные кафедры в вузах…

– Логика такая: армия сокращается, офицеров запаса требуется меньше. Полагаю, это ошибка.

– Андрей Иванович, вы ведь руководили погранслужбой. Проблема, волнующая многих: длинные очереди на границах.

– На наших границах десяток организаций, а должен быть один человек. Возникают вопросы, связанные с таможней, отъезжайте на стоянку – к таможеннику, то же – с миграционными проблемами. Бороться надо с нарушителями, а не с нормальными людьми. Я за максимальную либерализацию границы с одновременным повышением эффективности ее охраны.

– Расскажите, пожалуйста, свою автомобильную биографию.

– Я обожаю машины! Отношусь к ним, как к произведению искусства, как к живому существу. Начинал, естественно, с военных машин. С удовольствием водил все, что ползало по земле и даже плавало и летало. Собственная «копейка» появилась, когда стал начальником штаба дивизии. Потом была «семерка». «Копейка» с позиций того времени – одна из лучших машин. А на «семерке» был прекрасный «трешечный» двигатель. Потом купил «девятку» – отвратительную по причине электроники – коммутатора, катушки зажигания… Сейчас у меня машины нет. А у жены «Шкода-Октавия» – прекрасный автомобиль!

– Напоследок немного необычный вопрос: не кажется ли вам, что машины в чем-то уже умнее людей? Может быть, ритм истории изменят машины?

– У машины никогда не будет интеллекта, мы ей передаем свои знания. Но главное: в отличие от машин, мы не только думаем, но и чувствуем… □

В беседе принимал участие
Сергей Канунников.

КАМАЗ-4326. Грузоподъемность – 5,0 т. Мощность дизеля V8 – 176 кВт/240 л. с. Максимальная скорость – 100 км/ч.

«УРАЛ-4320». Грузоподъемность – 6,0 т. Мощность дизеля V8 – 176 кВт/240 л. с. Максимальная скорость – 82 км/ч.

МЗКТ-79221. Грузоподъемность – 80 т. Дизель V12 мощностью 588 кВт/800 л. с. Скорость – до 70 км/ч.

ВСЕ ДЛЯ ФРОНТА

АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ

Еще древние римляне использовали в походах боевые колесницы, запряженные лошадьми. Чем не прообраз современного БТР?

Сегодня военные автомобили выпускают даже такие страны, которым и армия-то вроде ни к чему, и те, чья автомобильная промышленность почти неизвестна за пределами государства. Некоторые индийские модели недалеко уехали от «Виллиса» времен Второй мировой, зато швейцарцы демонстрируют последние достижения конструкторской мысли.

Тем не менее, все производители вынуждены подчиняться общим по сути требованиям. Армейскому автомобилю, независимо от конкретного назначения, нужны прочность, выносливость, работоспособность в самых разных климатических условиях: не сдаваться в пустынях и не пасовать под тропическим ливнем, не бояться бездорожья. При этом быть простым в управлении и обслуживании.

Каждая страна или военный блок вводят свои классификации автомобилей, но их всегда можно разделить на тактические и вспомогательные, легкие и тяжелые, транспортные и специальные. Линейки моделей чрезвычайно обширны. Отправимся в небольшое путешествие по странам и континентам, попытаемся подсмотреть, какие «военные тайны» скрывают за стенами заводов и заборами военных баз.

ХОЧЕШЬ МИРА – ГОТОВЬСЯ К ВОЙНЕ!

Эта крылатая фраза (по-латыни – «Si vis pacem, para bellum»), принадлежащая римскому историку Корнелию Непоте (94–24 гг. до н.э.), а еще раньше сказанная фиванским полководцем IV в. до н. э. Эпаминондом, сегодня звучит как девиз вечно нейтральной Швейцарии. Ну кто, в самом деле, собирается на нее нападать, даже террористы, слава богу, обходят стороной. Тем не менее, практически не выпуская гражданских автомобилей, Швейцария преуспела в военном автомобилестроении.

Небольшая фирма «Моторвагенфабрик» (МОВАГ – MOWAG) была известна в пятидесятые годы грузовиками, но потом, не выдержав конкуренции с грандами, переключилась на военную технику. Конечно, одна швей-

Израильские коммандос уважают «Дезерт Рейдер».

царская армия не может загрузить компанию прибыльными заказами, на то есть международный рынок вооружений.

В армиях многих стран с успехом служат бронетранспортеры «Пиранья» (Piranha) и многоцелевые «орлы» (Eagle и Eagle II). «Пернатые» созданы на шасси классического «Хаммера». Швейцарцы внесли свою лепту, форсировав на 30 л. с. американский дизель, бронировали кузов, увенчали его вращающейся башней наблюдателя с перископом и прибором ночного видения. Эту версию обозначают индексом SKdtFz (автомобиль управления огнем). Башня и «салон» под ней буквально напичканы самой современной электронной разведывательной аппаратурой, позволяющей днем и ночью вести наблюдение за противником и корректировать огонь артиллерии. Интересно, что в тактико-технических данных «Орла» приводят два значения максимальной скорости: 119 км/ч – вперед и... 33 км/ч задним ходом.

Водоплавающие бронетранспортеры «Пиранья» более оригинальны. Их конструкция, правда, восходит к 1975 году, но в армии традиции и проверку временем ценят выше, чем на «гражданке». Бронетранспортеры делают с разными колесными формулами – от 4x4 до 10x10. Притом каждый вариант подразумевает версии, обозначаемые от I до IV, – с различными габаритами и массой.

Четырехосная «Пиранья-I» при длине 6,3 м весит 9,5 т, имеет двигатель в 275 «лошадок» и вооружена пулеметом калибра 12,7 мм. «Пиранья-IV» на целый метр длиннее, тянет на все 15 т, вдвое мощнее и вооружена 30-мм пушкой в башне. А объединяет столь непохожие друг на друга машины концепция: мотор – впереди справа, водитель – слева, экипаж – сзади, плавучесть, независимая гидропневматическая подвеска всех колес с регулировкой клиренса, автоматическая полноприводная трансмиссия с... АБС и системой контроля тяги. Вот еще несколько характеристик: дорожный просвет – до 595 мм, максимальная скорость – 100 км/ч, преодолеваемый вертикальный уступ – 60 см, ров шириной 2 м. Даже неплавающий вариант не утонет в водоеме глубиной 1,5 м, а амфибия разовьет на воде 10 км/ч. Кроме того, все «пираньи» пригодны для перевозки самолетами С-130 «Геркулес» и могут «прыгать» с парашютом.

Фирме МОВАГ принадлежит и марка «Дуро», некогда самостоятельного производителя специальных автомобилей «Бухер» (ЗР, 2000, № 11). А сама МОВАГ в 2003 году ушла под крыло американской «Дженерал дайнемикс», так что швейцарской осталась лишь по корням и прописке.

ВСЕГДА ГОТОВЫ!

Перенесемся из Западной Европы на Ближний Восток, где о мирной жизни можно только мечтать. Автомобильная промышленность здесь есть лишь в немногих странах, но о ней мало кто слышал. Что вы знаете об израильском автопроме?

На театре военных действий он представлен компанией АИЛ (AIL – Automotive Industries LTD), щедро снабжающей свою и братские армии автомобилями «Шторм» (на базе «Джипа-Рэнглер») и «Абир» (все тот же «Хаммер»). Но наиболее интересен, пожалуй, «Дезерт Рейдер» (пустынный рейдер – Desert Raider), позиционируемый как «автомобиль быстрого внедрения и атаки». Эта «песчаная блоха» не имеет кузова как такового и напоминает багги о шести колесах. Казалось бы, такой агрегат должен быть легким, однако снаряженная масса «Рейдера» 1450 кг, полная... 2600. Представляете, какова прочность шасси! Двигатель мощностью 110 кВт/150 л. с. способен разогнать машину до 110 км/ч и связан с колесами через автоматическую полноприводную трансмиссию. Запас хода – 600 км, вооружение – легкий пулемет «Негев» калибра 5,56 мм. «Рейдер» может перепрыгивать уступы высотой 60 см и преодолевать броды (где он их найдет в песках-то?) глубиной 0,7 м.

С таким вооружением старина «Виллис» не побоится даже танка.

Не все то «Хаммер», что на него похоже. Впрочем, как раз этот швейцарский «Орел» собран на американском шасси.

«Пиранья» может иметь и шесть, и восемь колес, притом серьезно вооружена.

«Симба» и «Тактика» популярны у военных не только в ЮАР.

Шведская фирма снегоходных тягачей «Хэгглунд» выпускает машины для пограничников.

Итальянский «ИВЕКО-MLV» «в полной выкладке».

«Элвисы-Мамба» и иные автомобили концерна «Виккерс» служат, в частности, в Югославии.

Пространственный каркас «Дезерт Рейдера» чрезвычайно прочен и в то же время податлив – такой не подведет на любом бездорожье. Особое внимание конструкторы уделили системе выпуска: для скрытности багги сделали почти бесшумным и не излучающим тепла, по которому машину «вычислят» приборы ночного видения и системы наведения. И еще одно важное свойство: к месту службы «Рейдер» можно доставить в вертолете CH53.

ПОД ЮЖНЫМ КРЕСТОМ

Далеко к югу от экватора все другое: времена года, звездное небо, цвет кожи аборигенов… Тем не менее, автомобили для своей (и не только) армии в ЮАР строят по тем же канонам, что и в Европе, под патронажем специалистов туманного Альбиона.

Разобраться, кому принадлежит компания «Реумек», нелегко. Ясно, что у нее совместные капиталы с английской «Элвис», которая в свою очередь относится к концерну «Виккерс дефенз». Впрочем, нас больше интересует «железо».

Гамма колесных транспортеров широка, но различия больше касаются конкретного назначения той или иной версии. Например, полицейские силы быстрого реагирования передвигаются на транспортерах «Реумек-RG», «Симба» или «Тактика». Последний разгоняется на шоссе до 120 км/ч, не боится боковых уклонов до 35%, преодолевает подъем 60%. Двигатель – «Мерседес-Бенц ОМ 906LA» – вот она, международная интеграция. Команда из 12 человек дышит кондиционированным воздухом, не чувствует задымления снаружи и защищена от камней и помидоров мелкоячеистыми сетками на стеклах.

«Симба» отличается башней с пулеметом. Кстати, группа «Виккерс» по лицензии выпускает и упоминавшуюся выше швейцарскую «Пиранью».

ЗНАКОМЫЕ ИМЕНА

Военными автомобилями «балуются» не только специализированные фирмы, но и многие известные гражданской продукцией.

Например, самый большой джип «Тойоты» вовсе не «Ленд Крузер» и не «Тундра», а незнакомый на «гражданке» «Мега Крузер». Его называют не иначе, как японский ответ «Хаммеру». Габариты (5090x2170x2075 мм) впечатляют. При этом «Мега» ухитряется развернуться с радиусом всего 5,6 м. Еще бы: ведь с баранкой соединены все четыре колеса! Турбодизель не потрясает воображение мощностью в 167 «лошадок», зато крутящий момент достигает пика – 425 Н·м уже при 1600 об/мин. Чем не трактор? Дорожный просвет – 420 мм, шины – 37-дюймовые. А «полный фарш» электроники позволяет оседлать монстра даже новобранцу.

«ИВЕКО-Карго ML140E18W» при полной массе 14 т берет на борт 18 солдат.

В компании ИВЕКО есть специальное отделение «Дефенз вейкл дивижн»: оно выпускает автомобили массой от 3,2 до 42 т. Среди них шасси для пусковых ракетных установок, тягачи для перевозки танков и, конечно, вариации на тему «Хаммера». Эти автомобили, названные MLV (Multipurpose Lightweight Vehicle – многоцелевой легкий автомобиль) имеют снаряженную массу 6 тонн. Фирма особо гордится хорошей противоминной защитой, максимальной скоростью свыше 130 км/ч, устойчивой работой машины при температурах воздуха от –32 до +49°С.

У ивековского «Хаммера» мощные дисковые тормоза с четырехканальной АБС. Дизель собственной разработки выдает 456 Н·м с 1800 об/мин и сертифицирован по нормам Евро III.

В Азии наиболее широкую гамму военных автомобилей выпускает КИА. Интересно, что в Южной Корее по-прежнему с опаской смотрят на северного соседа и потому все гражданские вседорожники, как и у нас, учитывают местные «военкоматы». Если автомобиль выпущен для внутреннего рынка, на нем обязательно ставят специальные инфракрасные фонари, позволяющие двигаться колонной в полной темноте (у водителя должен быть прибор ночного видения). В России можно встретить такие «спортиджи» и «саньены» с необычными фонариками сзади и черной коробочкой за решеткой радиатора. На панели приборов – неупомянутая в инструкции заглушка, за ней тумблер. Щелчок – гаснут штатные фары и подсветка приборов, загораются инфракрасные «прожекторы».

ГИБРИДЫ В ПОГОНАХ

Похоже, в ближайшем будущем военные автомобили постепенно переведут на гибридные двигательные установки. В США такие концепты появляются чуть не ежегодно. Военным важна, конечно, не столько экология, сколько бесшумность электротяги и отсутствие «теплового следа». Небезразлично и количество емкостей с топливом, которое необходимо перебрасывать на театр военных действий.

Если к гибридам (один из них на заставке) начинают привыкать, то проект «Спиннер» (Паук) предусматривает создание принципиально новой машины на шести колесах диаметром 1,2 метра, способной продолжать движение после... опрокидывания. Причем кузов должен вновь занять правильное положение. В качестве двигателя рассматривают гибридный газотурбинно-электрический силовой агрегат с буферной литий-ионной аккумуляторной батареей.

Здесь мы действительно прикоснулись к военной тайне: фотографий этой машины не добыть. Но возможно, уже через несколько лет «спиннеры» замелькают на экранах телевизоров в репортажах из горячих точек. Лучше бы – с маневров...

Японский «Мега Крузер» только внешне схож с «Хаммером».

Союзники западных машин на Балканах – наши «нивы».

КАК ГУЛЯЮТ РУКИ ПО ШТУРВАЛУ

МАКСИМ САЧКОВ

Золотое правило опытных водителей – всегда держать руки на руле. Снимать их можно только по необходимости, например, чтобы переключить передачу. Конструкторы тоже учат нас хорошим манерам, все чаще вынося органы управления на штурвал.

БАРАНКИ В УПАКОВКЕ

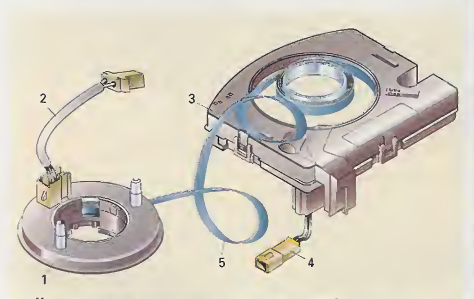
Разместить кнопки на руле – дело нехитрое. Проблема – соединить провода во вращающемся рулевом колесе с неподвижными электрическими цепями в колонке. Простенькие конструкции, где на штурвал выведена только «бибикалка», обходятся ползунком, который ездит по контактным кольцам. Кнопка на руле замыкает контакты, ток по пластине течет к клаксону. Второй провод не нужен, минус «сидит» на рулевом вале.

Конструкцию «переходника» изменили ради подключения новых устройств. Одно из них – подушка безопасности, к которой идут питающие и управляющие электрические цепи. Место ползунка занял плоский шлейф, намотанный на катушку. При повороте руля он вытягивается на нужную длину, а потом вновь накручивается на бобину. Кстати, многие горе-ремонтники, снимая рулевое колесо, забывают потом выставить «переходник» в среднее положение. А так как длина шлейфа ограничена (она рассчитана обычно на четыре оборота руля), то после первого же поворота «штурвала» до упора приходится заказывать новую деталь.

В рули современных автомобилей с мультиплексной проводкой часто встраивают управляющий блок, который собирает сигналы от всех кнопок на баранке, преобразует их в цифровой код и передает адресатам. Такое устройство позволяет не тащить широкий шлейф от штурвала к рулевой колонке, сделав конструкцию более компактной.

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ

Количество и само наличие кнопок на руле не всегда зависят от цены автомобиля. Конечно, на дешевых машинах они почти не встречаются. Но иногда и дорогие модели об-



Конструкция «переходника» рулевого колеса: 1 – подвижное кольцо; 2 – провода к рулевому колесу; 3 – корпус; 4 – провода к рулевой колонке; 5 – соединительный шлейф.

Правой рукой водитель БМВ 7-й серии управляет коробкой передач и аудиосистемой, левой – телефоном и системой голосовых команд. Двумя кнопками на ободе может вручную переключать передачи.

Концепт «Вольво-SCC». Наряду с уже привычным набором клавиш на «штурвале» расположена кнопка, управляющая тремя камерами заднего вида и еще одной дополнительной, которая следит за детьми на заднем сиденье.

На руль «Сузуки-Концепт S» вывели управление световыми приборами и стеклоочистителями.

ходятся аскетичным, по нынешним понятиям, набором.

Например, на руль «Лексуса-GS300» вынесены только кнопки переключения передач. С лицевой стороны обода – «Down» для последовательного переключения вниз, на обратной – «Up», соответственно, вверх. Кстати, японцы выбрали не только оригинальное расположение, но и обозначения кнопок (у большинства моделей на клавишах коробки – значки «плюс» и «минус»). Правда, иногда так помечают и кнопки регулирования громкости магнитолы или управления круиз-контролем. Тогда для коробки передач используют другие символы, а клавиши располагают в стороне от остальных.

На некоторых автомобилях с гидромеханическими коробками или вариаторами встречаются иные обозначения на руле. Например, у «Хонды CR-V» на баранке расположены две клавиши, управляющие «автоматом» – индекс «D» соответствует обычному режиму, «S» – спортивному.

Вершина конструкторской мысли – штурвал болида формулы 1. «Руль «Тойоты»: 1 – кнопки выбора программного обеспечения; 2 – настройка противобуксовочной системы; 3 – включение системы контроля старта; 4 – выбор режима работы двигателя; 5 – связь с боксами; 6 – регулировка сцепления; 7 – отключение автоматического режима переключения передач вверх; 8 – диоды, дублирующие флаги на трассе; 9 – экран, отображающий время прохождения сектора; 10 – тахометр; 11 – технический монитор; 12 – электронный спидометр; 13 – ограничитель скорости на пит-лайне; 14 – подтверждение вызова из боксов; 15 – включение нейтрали; 16 – выбор параметров, выводимых на технический монитор; 17 – регулировка дифференциала.
Подрулевыми рычажками пилот последовательно переключает передачи и управляет сцеплением.

НА НЕСКОЛЬКО ОКТАВ

Да что там коробки передач – на большинстве современных моделей рули буквально усеяны кнопками: клавишей – на пару фортепьянных октав. Они отвечают за аудиосистему, телефон, круиз-контроль и другие опции.

На штурвале БМВ 7-й серии под правой рукой расположена кнопка «S/M» – спортивный или ручной режим коробки. Чуть ниже – клавиши аудиосистемы. С их помощью ищут нужную радиостанцию или любимую песню на компакт-диске. Самую нижнюю кнопку можно запрограммировать, возложив на нее любую из перечисленных функций.

Клавишами «плюс» и «минус», расположенными под левой рукой, регулируют громкость звука аудиосистемы и громкоговорящей связи. Под ними – управление телефоном, а выше – запуск системы голосовых команд.

Пока до унификации расположения клавиш не дошли даже конструкторы одной фирмы. Проектируя «семерку», баварские инженеры вынесли управление круиз-контролем на подрулевой переключатель, а в «трешке» предпочли-таки расположить клавиши на руле. «Плюсом» и «минусом» задают нужную постоянную скорость, а запоминают ее, нажав соседнюю кнопку.

Конструкторы современного «Гелендевагена» не стали распыляться по мелочам – вывели на руль управление бортовым компьютером. Нажимая кнопки, можно «ходить» по меню, отдавая команды различным приборам и системам. Кстати, такая схема управления реализована не только на вседорожнике, но и купе «Мерседес-Бенц CL».

БАРАНКИ НОВОЙ ВЫПЕЧКИ

Похоже, в ближайшее время достойной замены привычному рулевому колесу не появится. Разве что штурвалы станут еще меньше – как у концептов, многие из которых через несколько лет превратятся в серийные модели.

Но вырисовывается и другая тенденция – «штурвалы» будущего будут еще плотнее усеяны кнопками. В прототипе «Вольво-SCC» можно, не снимая рук с баранки, управлять бортовым компьютером, навигацией, круиз-контролем, аудиосистемой. Рядом – кнопки, отвечающие за климат в салоне и работу видеокамер заднего вида. А кнопки на руле «Сузуки-Концепт S» заменили подрулевые переключатели.

Конечно, маловероятно, что рули серийных автомобилей будут настолько перегружены кнопками и тумблерами, как «штурвалы» автомобилей формулы 1. Просторный салон, в отличие от тесного кокпита, не зажимает конструкторов в строгие рамки. К тому же рядовому водителю недолго и запутаться в мудреной клавиатуре.

А вот некоторые гоночные «штучки», например информационные дисплеи в середине баранки, вероятно, появятся на дорогих автомобилях уже через несколько лет. При необходимости они отобразят самую разнообразную информацию о состоянии автомобиля и предстоящем маршруте.

Интересно, а можно будет, припарковавшись, посмотреть на руле кино или сыграть партию в шахматы с умным бортовым компьютером? □

НА ВСЯКОГО МУДРЕЦА ДОВОЛЬНО ПРОСТОТЫ

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

Современные автомобили становятся все сложнее. Спорить с этим утверждением, казалось бы, трудно, но... можно! Ведь все относительно: машина, сложная с точки зрения потребителя, зачастую оказывается куда технологичнее для производителя, чем примитивная по нынешним меркам модель 20-летней давности.

В ЦАРСТВЕ РОБОТОВ

Как вы думаете, чей кузов проще – уазовского «козлика» или, например, новейшей «Тойоты-Ленд Крузер»? Для технолога ответ не столь однозначен, как для нас с вами. Ведь кузова «козликов» до сих пор варят вручную, а это гораздо накладнее с точки зрения качества и затрат времени. Ведущие мировые компании не могут позволить себе такой «эксклюзив»: им гораздо выгоднее «подрядить» роботов, чем кормить целый штат рабочих.

Практически на любом современном заводе кузовное производство полностью роботизировано. Лазерная технология и автоматизация позволяют уменьшить число сварных точек, увеличить жесткость кузова, одновременно снизив затраты времени. Да и точность сопряжения возрастает многократно. Появляются крупноразмерные штампованные детали, созданные по гениально простой технологии гидроформовки.

Машинам доверяют даже такие, на первый взгляд, непростые операции, как вклейка стекол, установка передней панели и финальное соединение кузова и шасси, остроумно прозванное профессионалами «свадьбой».

Эффект от автоматизации очень заметен: если в 1990 году выпустили 576 тысяч легковых «мерседес-бенцев» си-

Образчик передовых технологий – БМВ 7-й серии. Электроника в этой машине выполняет 270 различных функций.

Последнее слово техники в мире грузовиков – «Мерседес-Бенц-Актрос». Изюминка машины – система «Теллиджент»: электроника фиксирует каждый пуск мотора, отслеживает уровень масел в трансмиссии и двигателе, напоминает, что пора заменить воздушный и топливный фильтры, тормозные колодки.

Выпускаемый ныне в Бразилии заднемоторный «Фольксваген-Комби» конструктивно соответствует немецкому аналогу 25-летней давности: 4-ступенчатая механическая коробка, 1,5-литровый мотор мощностью 67 кВт, «максималка» – 120 км/ч.

лами 100 500 специалистов, то спустя девять лет с конвейеров съехало уже 1 080 000 автомобилей, собранных руками 99 460 работников. Выходит, с точки зрения производственников, «мерседесы» стали проще.

Стремительный рост числа собранных автомобилей на одного рабочего стал возможен только благодаря экономии времени на каждой стадии рождения машин: за 10 лет оно сократилось вдвое, а в планах производителей – «урвать» еще 25%. Если в далеком 1910-м «форды-Т» выходили из заводских ворот с интервалом 12,5 часа, то сегодня на иных предприятиях это происходит чаще, чем… раз в минуту.

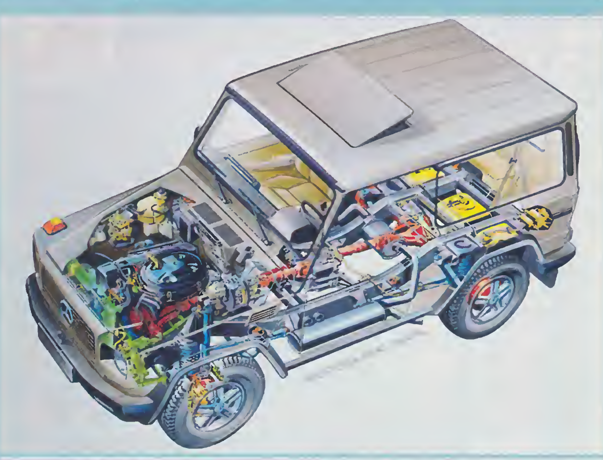
НЕТ НИЧЕГО ПРОЩЕ… СЛОЖНОГО

Вглядимся теперь в конструкцию современных «навороченных» машин. Конечно, отрегулировать карбюратор и покрутить трамблер здесь не получится.

На первый взгляд, премудрая электроника усложняет автомобиль. Но именно она помогает не только экономить до 20% топлива, улучшать безопасность и комфорт, но и… упростить конструкцию! Традиционную проводку уже теснит мультиплексная. Всего два тонких провода соединяют между собой многочисленные электронные блоки, которые обмениваются огромным объемом информации. К тому же мультиплексная проводка гораздо компактнее и надежнее традиционной, а ее монтаж существенно проще. Параллельно в автомобиле появляются оптоволоконные кабели, работающие в самых напряженных участках – там, где поток информации максимален. Если бы не они – автомобили были бы уже буквально опутаны проводами…

Развитие электроники подстегивается отказом от громоздких гидравлических систем в пользу электрических. Управление по проводам (Drive by wire) оставляет все меньше механических связей в автомобиле. Рулевое управление, тормоза и трансмиссия без механики уже не фантазия инженеров – близкое будущее. Подвески с традиционными амортизаторами, громоздкими пружинами и рычагами уступают место пневмогидравлическим устройствам, управляемым электроникой. Помимо высокой надежности, они позволяют сделать машину более универсальной: при поддержке датчиков дорожного просвета и ускорения компьютер выбирает оптимальную жесткость подвески, меняет (или сохраняет неизменным) дорожный просвет.

Конечно, кое-кому нововведения не всегда кажутся соблазнительными. «Как такой сложный аппарат ремонтировать?» – сетуем мы. Но современная электроника надежней механики, а значит, проще не только в производстве, но и в эксплуатации. Мы ведь давно отвыкли от телевизоров дотранзисторной эпохи: теперь «ящик» можно годами смотреть, не открывая задней крышки, чтобы «поймать» погасшую лампу… □



Знаменитый «Гелендеваген» – «Мерседес» G-класса – пример конструктивной эклектики. Дебютировавший еще в 1979-м вседорожник неоднократно модернизировали. В результате архаичные по «идеологии» подвеска и эргономика сочетаются с передовой электроникой.

В СИДЕНЬЕ – ЖИЗНЬ

«Витальзитц» без обивки впечатляет изощренной начинкой.

Всем известны поговорки: «Лучше ехать, чем идти» или «Лучше сидеть, чем стоять». Это правильно только на первый взгляд, если ставить перед собой тактические, краткосрочные цели. Если же мыслить стратегически, думая о сохранении здоровья, то гиподинамия – совсем не лучший вариант. А поскольку ехать стоя можно лишь в городском автобусе, но не в легковом автомобиле, то немаловажно, как именно сидеть.

По статистике, каждый второй водитель Германии проводит в автомобильном сиденье более полутора часов ежедневно. Притом зачастую не имея возможности сменить позу, «разогнать кровь». Сиденье, показанное фирмой «Брозе» на IAA во Франкфурте, призвано минимизировать вред, наносимый здоровью вынужденной «неподвижностью в движении». Концепция названа достаточно претенциозно и заманчиво – «Витальзитц» (vital – живой, Sitz – сиденье).

Разумеется, новое кресло имеет множество регулировок: длины, высоты и наклона подушки, наклона спинки, поясничного упора, подголовника. В этом, по сути, нет ничего необычного. Но «Витальзитц» снабдили и иными функциями. Например, регулируемый поясничный упор по совместительству еще и массажер спины. Подушка сиденья тоже не остается неподвижной, а мягко покручивается в горизонтальной плоскости. Мол, если не ерзаете сами, я это сделаю за вас. Эта система, названная «Микромотив», впервые применена в автомобиле.

В результате разгружаются межпозвоночные хрящевые диски и расслабляется мускулатура спины. Интересно, что исполнительные микромоторчики и управляющий контроллер фирме не пришлось заказывать на стороне – подошли собственные, используемые в стеклоподъемниках.

Из опций фирма предлагает электроуправляемую боковую поддержку, не стесняющую при езде прямо.

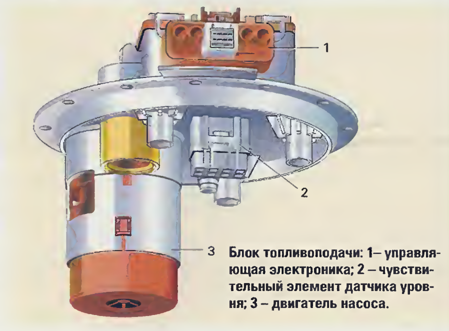
КАЧАТЬ – И НИКАКИХ ЩЕТОК!

С приходом впрыска топлива на смену карбюраторам изменились требования к бензонасосам. Слабенькой эластичной мембране механического насоса удавалось лишь подать бензин в поплавковую камеру на высоту несколько десятков сантиметров, не более. О необходимых для форсунок давлениях порядка нескольких атмосфер речи быть не могло. Поэтому бензонасос стал электрическим и переместился поближе к бензобаку, а то и прямо в него. По устройству вся система до сих пор была достаточно примитивна: механический регулятор давления через контроллер давал команду «качать», как только давление падало ниже установленного предела, или «не качать», когда в магистрали набирались нужные две-три атмосферы.

Все просто, но не слишком надежно. Из-за необходимости подать топливо еще во время работы стартера электромотор рассчитывали на напряжение 7 В. А ведь после пуска ему приходится выдерживать все 14! Хорошо хоть бензин охлаждает обмотки. Щеточный узел тоже не слишком долговечен. В общем, срок службы этого важного прибора, как правило, ниже срока жизни автомобиля.

Фирма «Вистеон» предложила электронный путь решения проблемы. Во-первых, щетки долой! Кстати, на них терялось около 1,5 В. Ротор мотора теперь движется благодаря вращающемуся магнитному полю. Электроника давно уже научилась создавать такое из постоянного напряжения. Более того, специальный контроллер может регулировать обороты насоса так, чтобы тот работал постоянно, но не в полную силу. Давления создается ровно столько, сколько нужно для впрыска. Ушел из топливной системы и регулятор давления, его заменил специальный датчик. Итог – снижение потребляемого тока на треть и, как минимум, удвоение ресурса.

Новый насос может даже кратковременно развить до 7 атмосфер и перекачать до 220 л/ч (раньше только 50 л/ч). Правда, пока такого давления двигателисты не требуют, но, возможно, оно понадобится в будущем. А может, удастся даже обеспечить самоочистку форсунок, как это происходит в струйных принтерах?



Блок топливоподачи: 1– управляющая электроника; 2 – чувствительный элемент датчика уровня; 3 – двигатель насоса.

ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ КАПИТАНА НЕМО

Малютка «Эрроу» справил премьеру на Франкфуртском салоне для больших авто.

Помните, как характеризовал свою подводную лодку герой Жюля Верна: mobilis in mobile – подвижное в подвижном. Именно этот принцип удалось реализовать в силовом агрегате электромобиля австрийскому изобретателю Оскару Вахауэру. Всем известно: электромотор состоит из вращающегося ротора и неподвижного статора.

А вот в моторе «Стрелы» статора в привычном понимании нет. Роторов же целых два – внутренний и наружный. Крутятся они в разные стороны, как бы отталкиваясь магнитными полями друг от друга. Причем каждый соединен со своей полуосью.

Но ведь колеса должны вращаться в одном направлении? Конечно, поэтому между одним из роторов и полуосью встроен планетарный редуктор, инвертирующий вращение. Зато – не нужен дифференциал: крутящий момент автоматически распределяется поровну, а колеса могут вращаться с разной скоростью, механической связи между ними нет! Есть, правда, один минус: питание на подвижные обмотки возбуждения приходится подавать через щетки. А вот плюсы гораздо весомее. Во-первых, экономия общей массы привода составила 50%. Во-вторых, КПД нового двигателя равен 80%. что на 20% больше, чем у традиционного электромотора. А вся цепочка, с учетом преобразования энергии и потерь в редукторе, доводит до колес 70% мощности.

В Австрии уже появилась фирма «E.Mobile Technologies», которая наладила выпуск небольших электромобильчиков для отдыха и развлечений. Причем в четырех версиях, различающихся «максималкой», – 15, 25, 30 и 45 км/ч. Запас хода скромный, всего 60 км, зато и масса невелика – 130 кг. Кстати, на батареи приходится лишь 20 кг! А зарядить их можно за пару часов.

Вот и весь привод: 1 – полуоси; 2 – планетарные редукторы, один из них инвертирующий; 3 – «статор»; 4 – «ротор».

ПОД ГРАДУСОМ

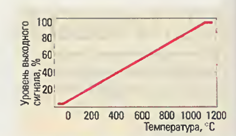
Получив в свое распоряжение огромную вычислительную мощь современного компьютера, разработчики двигателей стремятся все более тонко настроить процесс сгорания. В этом мотористов поддерживают и экологи, ужесточающие требования к чистоте выхлопа, и рядовые потребители, стремящиеся сэкономить на бензине.

Конечно, контроллер сегодня может мгновенно рассчитать оптимальную, необходимую в данный момент мотору «дозу», но чтобы этот расчет оказался верным, нужна как можно более полная информация. Владельцы впрысковых автомобилей знают: датчики следят за температурой окружающего воздуха, охлаждающей жидкости, за детонацией и содержанием кислорода в выхлопе… Лишь температуру выхлопа до сих пор не измеряли. А она очень важна для правильной работы нейтрализатора и его долговечности. Более того, современные накопительные нейтрализаторы требуют время от времени выжигать накопившиеся вещества. Как тут обойтись без контроля температуры?

В новом датчике «все в одном», термопара и измерительная электроника:
1 – кожух;
2 – термопара;
3 – электронный блок.

Обычный полупроводниковый датчик не годится: сгорит. А вот термопара – как раз то, что нужно. При нагреве одного из ее концов, как известно, возникает разность электрических потенциалов – тем большая, чем больше разность температур. То есть, строго говоря, такой датчик измеряет не саму температуру, а ее перепад на своих концах.

Фирма «АВВ Отомейшн продактс» из немецкого города Альценау предложила комбинированный термодатчик для выхлопных газов, автоматически учитывающий окружающую температуру и выдающий абсолютное значение с точностью ±5°С. На фоне 1000°С в выпускном тракте датчик достаточно точен. А диапазон измерений огромен: от –40 до +1110°С! Еще одно важное преимущество устройства – безупречная линейность, выходной сигнал строго пропорционален температуре.



Величина выходного сигнала строго пропорциональна температуре выхлопа – обработка результатов становится проще.

В первую очередь прибор пригодится в двигателях с турбонаддувом, где ни в коем случае нельзя допускать нагрева лопаток турбины выше 1000°С.

До сих пор ради спасения дорогого агрегата приходилось идти на хитрость: когда водитель резко прибавляет газ, например, при обгоне, контроллер обычно не просто увеличивает количество топлива, но и обогащает смесь, снижая температуру газов. С термодатчиком же обогащение начнется не сразу, а лишь когда температура вырастет до критических значений. В таком режиме выхлоп станет чище, а расход топлива меньше.

ПОЙ, ПОТОЛОК, ПОЙ!

Трудно встретить автомобиль, в котором не было бы радиоприемника или магнитолы. А во многих машинах стоят солидные, дорогие аудиоцентры. При их монтаже самое сложное – выбрать подходящие динамики и правильно их расположить. Сделать это не всегда просто. Ведь в салоне тесно, а громкоговорители для средних и особенно низких частот весьма громоздки и требуют большого объема воздуха сзади. Иначе хорошего звука не добиться. Проблемы создают и вибрирующие панели дверей, «торпедо», задняя полка…

Изобретение фирмы «Джонсон контролс» (JC) позволяет уменьшить размер динамика, одновременно увеличив площадь его звукоизлучающей мембраны. Ведь ее функции выполняет… потолок или дверная панель. Упрощенно новую конструкцию можно сравнить с когда-то популярными у радистов наушниками. В них не было подвижной звуковой катушки, обмотка сидела на полюсах постоянного магнита. А звуковые колебания излучала расположенная вблизи полюсов круглая стальная пластинка-мембрана. Все очень просто, но вот качество звука годилось лишь для прослушивания речи.

Разумеется, «динамики», предложенные JC совместно с «Филипс саунд солюшн», конструктивно гораздо изощреннее, принципиально схож лишь механизм излучения звука. Дизайнерам – полный простор: не нужно делать отверстия для громкоговорителей в дверях или полках. Да и места безмембранная головка занимает совсем немного. Кроме того, автомобиль становится на пару килограммов легче.

Ну и как звучит потолок? Семьдесят пять процентов опрошенных из довольно большой тест-группы отметили: качество звука не ухудшилось по сравнению с традиционной аудиосистемой – и изъявили желание приобрести новинку. В продажу она пока не поступила, но любопытные могли проверить устройство на стенде немецкой фирмы, посетив салон IAA во Франкфурте.

Так схематично выглядит аудиосистема будущего.

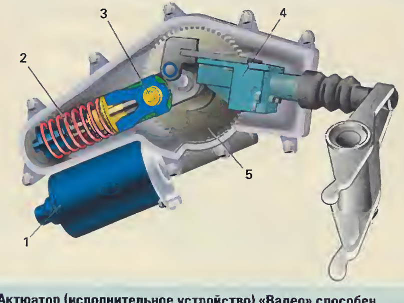
ЭЛЕКТРОННАЯ ДИСКОТЕКА

Педали автомобиля постепенно становятся «электронными», причем – справа налево. Педаль газа уже на многих машинах лишь перемещает движок потенциометра. Стараниями «Даймлер-Крайслера» тормозная вот-вот утратит связь со штоком гидроцилиндра. А «электронное сцепление»?

Конечно, можно вообще обойтись без левой педали. Но многие по-прежнему делают выбор в пользу механики. Однако любителям лихо орудовать рычагом переключения передач тоже станет полегче, если управлять сцеплением будет контроллер, способный учесть скорость автомобиля, режим работы двигателя, включенную передачу, сцепление колес с дорогой… Водителю останется лишь дать команду на выключение или включение сцепления, а сам процесс пойдет «как по маслу».

Но для этого нужно, чтобы вилку перемещал не трос, не шток гидроцилиндра, а электропривод. Например, соленоид, как на некоторых автомобилях «Ока», или электромотор, как предложила фирма «Валео». Тогда, кстати, нет ограничения на усилие выключения, ведь у больших авто оно электромагниту «не по зубам». Теперь левая педаль лишь перемещает чувствительный элемент датчика. Электромоторчик же отожмет ведомый диск и отпустит его в соответствии с заложенной программой, не допуская рывков.

Такую педаль легко перемещать в удобное положение и сделать безопасной при столкновении: 1 – педаль; 2 – датчик перемещений.



Актюатор (исполнительное устройство) «Валео» способен выжать сцепление за 100 мс: 1 – электромотор; 2 – пружина компенсации нагрузки; 3 – регулятор; 4 – настройка рабочего хода; 5 – колесо червячной передачи.

Концепт-кар «Форд-модель U».

ПЛАСТМАССОВАЯ «ЛИЗЗИ»

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ. РИСУНОК: КОНСТАНТИН ГАРМАТЮК

ИСТОКИ

В год своего столетия компания «Форд» постоянно вспоминает историю. Среди прочих вех, конечно же, легендарную «Жестяную Лиззи» – «Форд-Т». Модель, о которой написаны сотни, если не тысячи страниц, в начале прошлого столетия действительно перевернула мир: автомобиль впервые стал доступен миллионам покупателей разных сословий, профессий, достатка. Именно с этой революционной моделью должен, по мнению руководства корпорации, ассоциироваться концепт-кар «Форд-модель U».

СОВСЕМ ДРУГАЯ БУКВА

Разумеется, не стоит искать в «модели U» стилистического, тем более конструктивного сходства с «Фордом-Т». Концепт – не материальный, но идейный наследник «Жестяной Лиззи». Прототип подчеркнуто рационален, максимально универсален и рассчитан на разнообразные, но сформированные веком высоких технологий вкусы и потребности.

Внешне трехобъемный кузов напоминает седан, однако с вседорожным уклоном, на который намекают высокий «квадратный» силуэт и мощные колесные арки. По вместительности автомобиль, задние сиденья которого можно сдвинуть вперед или вовсе сложить, даст фору иному универсалу. Убрав крышу, превратите кузов в кабриолет. А как же столь любимый американцами пикап? Пожалуйста: заднее стекло легко убрать в пол грузового отсека.

Для придания машине индивидуальности в салоне сделали немало так называемых «гнезд». С их помощью на заводе или в автосалоне можно быстро и дешево установить самое разное дополнительное оборудование. Ведь покупатель нынче совсем не тот, что почти 100 лет назад довольствовался спартанской отделкой «Жестянки».

Силовой агрегат, сделанный из бензинового 2,3-литрового мотора, работает на водороде. Наддув позволил сделать двигатель достаточно мощным: 88 кВт/118 л. с. при 4500 об/мин. В подмогу водородному агрегату – 25-киловаттный электромотор, сблокированный с генератором и стартером, способный

Простота форм, рационализм и универсальность к лицу вседорожнику.

«Форд-Т» – начало автомобильной биографии XX века.

двигать машину самостоятельно или при разгоне помогать водородному двигателю. Вредные выбросы гибридной силовой установки близки к нулю. Однако на светофорах двигатель внутреннего сгорания все равно выключается, а через 300 миллисекунд после нажатия на педаль акселератора автомобиль трогается.

Аудиосистема, климатическая установка и навигация управляются голосом. Причем устройство, в отличие от собратьев предыдущего поколения, знает уже 50 тысяч (!) слов, реагирует не только на короткие «собачьи» команды, переспрашивает, если не поняло, и отвечает не искусственным металлическим, а вполне человеческим голосом.

Разработчики «Форда-модель U» поставили целью ни больше ни меньше, как с помощью машины «увеличить возможности человека» (впрочем, в известной мере создатели «Жестяной Лиззи» делали то же самое). На перекрестках сектор «обстрела» головного света увеличивается, а благодаря видеокамерам на дисплее появятся еще не видимые невооруженным глазом дорожная разметка и знаки. Зеркала тоже помогают «круговой обороне». Ну, а если все-таки... Предусмотрительная электроника подстрахует от столкновения.

И, наконец, концепт «модель U» сделан по технологии, которую «Форд» называет «от колыбели до колыбели». Отцы автомобиля имели в виду возможность вторичной переработки многих его комплектующих и деталей. В частности, панелей кузова из композитных материалов, шин, сырьем для которых послужила в том числе... кукуруза, сидений, где есть... соя, смазок, «сваренных» с применением... семян подсолнечника.

ПРОГНОЗ

«Некоторые из этих концепций не принесут плодов в предстоящие годы», – скромно сообщает Дэвид Вагнер, технический менеджер проекта «Форд-модель U». Конечно, многое из того, чем удивила «модель U», действительно появится даже не через пару лет.

Однако мотивы дизайна высокого вместительного автомобиля наверняка «перепоют» гораздо раньше – скорее всего, стилисты, работающие над следующим поколением вседорожника «Форд-Маверик» (в США – «Эскейп»). А проверить наши предположения удастся, видимо, в 2004 году, когда нынешнему «Маверику» исполнится уже четыре года. □

FORD MODEL U представлен на NAIAS в Детройте в 2003 году.

GIBBS TECHNOLOGIES AQUADA

Неспроста в шпионских боевиках суперагенты нередко мчатся на автомобилях, «скрещенных» то с подводной лодкой, то с самолетом. Видимо, человеку свойственно мечтать о машине «два в одном». На экране это выглядит неплохо, в жизни гораздо хуже. До сих пор амфибии не слишком хорошо ездили, да и плавали со скоростью перегруженной баржи. Что поделаешь – слишком разные и противоречивые требования предъявляют конструктору автомобиль и катер.

Новозеландский изобретатель Алан Гиббс и его друг англичанин Нейл Дженкинс решили сделать универсальное транспортное средство, максимально сохранив достоинства сухопутной и водной машин. Опыт решения сложных задач у них был: в послужном списке Нейла работа на «Ягуаре», «Роллс-Ройсе», «Бритиш эйрспейс». Задача действительно оказалась сложной, но разрешимой.

Сначала пришлось сделать и запатентовать 60 (!) изобретений. Среди них пневмогидравлическая система, убирающая и выпускающая «шасси» всего за 12 секунд, мощный и эффективный водометный движитель, система охлаждения двигателя, спрятанного в герметичном корпусе (это всегда было твердым орешком для амфибиестроителей). А также двойная система рулевого управления, дорожного и водного наружного освещения, герметичные узлы ступиц, приводов колес и шарниров подвески... Как утверждает Гиббс, самым сложным было обеспечить выход амфибии на сушу без посторонней помощи. Работа заняла долгих восемь лет и увенчалась успехом. «Акваду» представили журналистам в начале сентября близ Лондона – благо, Темза рядом.

Компромиссы? Автомобилист недосчитается привычных дверей, хотя для владельца катера перелезать через борт – в порядке вещей. Двигатель V6 объемом 2,5 л мощностью 110 кВт/175 л. с. мог бы разогнать обычный автомобиль и до большей, чем 160 км/ч, скорости. С другой стороны, где вы видели амфибию, несущуюся по водной глади так быстро – со скоростью 30 узлов (55 км/ч)? В «Акваде» всего три места – для водителя-капитана и двух пассажиров. Зато не возникнет проблем с правым рулем, он здесь расположен по центру.

«Аквада» получила необходимые сертификаты от чиновников, отвечающих за безопасность как на дорогах, так и на воде. Это, кстати, совсем непросто: нужно выполнить массу требований по безопасности, экологии, шумности и т. д. Для выпуска амфибий даже построен небольшой завод. Первые 100 машин уже готовы и ждут покупателей, способных выложить по 230 000 долларов. Дорого? Зато – «два в одном»!

GIBBS TECHNOLOGIES AQUADA представлен в Великобритании в сентябре 2003 года.

КОРОТКО

Концерн «Фольксваген» расширяет географию продаж флагмана «Фаэтон». Выпуская машину на североамериканский рынок, ставят на производство модификации с мотором V8

и удлиненной базой. Фирма надеется поднять объем продаж с 2100 машин в первой половине 2003 года до 15 000 в 2004-м. Но даже нынешний, довольно вялый спрос вряд ли заставит «Фольксваген» отказаться от «Фаэтона». Как утверждает директор по продажам в США Фрэнк Магуайр, «Фаэтон» необходим фирме «для позиционирования брэнда».

В Европе поступила в продажу «Мазда-3», сконструированная на платформе «Форда-Фокус». Дебютант – пятидверный хэтчбек с механической коробкой передач и бензиновыми моторами объемом 1,6 и 2 л мощностью 76 кВт/104 л. с. и 109 кВт/148 л. с. соответственно. К весне «Мазда» планирует дополнить гамму седаном, тогда же появится дизельная модификация с двигателем объемом 1,6 л, 1,4-литровым бензиновым мотором, а также автоматической коробкой передач.

По слухам, БМВ готовится перестроить модельный ряд. К 2006 году должно дебютировать новое поколение «трешки» – седан и универсал. А купе и кабриолет на той же базе решено поставить на следующую ступень и отнести к 4-й серии. В планах БМВ по-прежнему заднеприводная машина, причем топ-версия М4, вероятно, будет оснащена 380-сильным восьмицилиндровым мотором.

LIGIER BE UP

Для мегаполисов, где настолько тесно, что впору пересаживаться даже не на «смарты», а на что-то поменьше, французская фирма «Лижье» построила модель «Би Ап». Она всего лишь двухместная, двухцилиндровая, двадцатисильная, но для города такой мощности вполне достаточно. А про экономию топлива и говорить не приходится. Управлять «Би Апом» не просто, а очень просто: селектор вариатора переводят в одно из трех положений – вперед, назад и нейтраль. Да и путаться в педалях не придется: справа газ, слева тормоз. Тормоза, кстати, вполне приличные, дисковые на всех колесах.

Для поклажи предусмотрено 140 л багажника за спинками сидений. Кузов из цветного поликарбоната не заржавеет никогда. Впрочем, кузов ли это? Крыша-то есть, а вот вместо дверей откидывающиеся... трубы, как у кабинок аттракционов. Вообще, подходящая стихия для «Би Апа» – хорошая летняя погода: тогда крышу и даже ветровое стекло можно снять. Поэтому сиденья на всякий случай выполнены водоустойчивыми.

В остальном – все повзрослому. Даже крэш-тесты малютка выдержал благодаря жесткой пространственной раме и инерционным ремням безопасности. Вообще, водитель и пассажир найдут в «Би Апе» все, что привыкли видеть в обычном автомобиле: панель приборов, магнитолу, регулировку сидений, современную светотехнику, двухрежимные стеклоочистители. Можно заказать даже... отопитель, видимо, весьма эффективный – дверей-то нет.

КРАТКИЕ ДАННЫЕ

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 2х4х505 см^3; мощность «нетто» – 15 кВт/21 л. с. при 4200 об/мин; максимальный крутящий момент – 38,6 Н·м при 2200 об/мин.
- Трансмиссия – передний привод; коробка передач – бесступенчатый вариатор CVT.
- Подвеска – независимая со стабилизатором поперечной устойчивости спереди.
- Кузов – 2-местный бездверный; габарит (длина, ширина, высота) – 2710х1450х1560 мм; снаряженная масса – 335 кг.
- Максимальная скорость – 96 км/ч; радиус разворота – 2,08 м.

LIGIER BE UP представлен на Женевском автосалоне в 2003 году.

По европейским законам столь скоростным транспортным средством нельзя управлять без «прав». Правда, достаточно открыть лишь мотоциклетную категорию и, следовательно, по европейским правилам можно ездить уже с 17 лет. Вот только цена, пожалуй, для тинейджеров великовата – 9500 долларов.

DODGE DURANGO

Разработчики «Доджа-Дюранго» 2004 модельного года явно ориентировались в первую очередь на вкусы заокеанского потребителя. Полноразмерный SUV (спорт-универсал), как его называют создатели, стал на 7 дюймов (177,8 мм) длиннее, на 2 дюйма (50,8 мм) шире и на 3 (76,2 мм) выше предшественника. Теперь в семиместной машине пространства для багажа стало даже больше, чем в «Форде-Экспедишн», «Шевроле-Тахо» и «Тойоте-Секвойя». При этом, по словам вице-президента «Даймлер-Крайслер» Дэррила Джексона, потребление топлива таково, словно бы речь идет о «малом» пятиместном джипе. Правда, конкретных данных пока не указывают.

Под капотом уютно расположилась V-образная «шестерка». Всего 210 «лошадок», относительно скромный рабочий объем и задний привод – вот и секреты экономичности. Впрочем, для желающих есть версия с 345-сильной «восьмеркой», способной прокрутить на месте все четыре колеса.

Если на моторе и приводе можно сэкономить, то в салоне все на высшем уровне. Тут и новейшая климатическая установка, и телефон «хэндс-фри», и цифровое спутниковое радио «Сириус»... Разумеется, можно послушать или просмотреть аудиовидеодиски DVD. Подушками безопасности обеспечили всех семерых седоков, не забыв по трехточечному ремню для каждого. Впрочем, до аварии дело, скорее всего, не дойдет: автомобиль оснащен тормозами с дисками диаметром почти 333 мм, современной АБС, системой «брейк эссист» и двухступенчатым усилителем. Тормозной путь по сравнению с моделью предыдущего поколения сократился на 30%.

КРАТКИЕ ДАННЫЕ

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров и рабочий объем – 6х3700 см^3; мощность «нетто» – 157 кВт/210 л. с. при 5200 об/мин; максимальный крутящий момент – 319 Н·м при 4000 об/мин.
- Трансмиссия – задний привод; коробка передач – автоматическая 4-ступенчатая.
- Кузов – 7-местный 5-дверный универсал; база – 3028 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 5100х1930х1887 мм; объем багажника – 0,54/2,9 м^3; снаряженная/полная масса – 2119/2994 кг.

DODGE DURANGO представлен в США в сентябре 2003 года.

Выпускать новый «Дюранго» будут на заводе в Ньюарке. Скоро он появится на американских и, вероятно, российских дорогах.

VOLKSWAGEN GOLF V

Родословная обязывает младшее поколение быть достойным предков, особенно если они заслужили славу и уважение. Такая задача снова и снова встает перед «Фольксвагеном»: модель «Гольф», именуемая производителем «самой успешной немецкой машиной всех времен», пережила четвертую радикальную модернизацию за почти 30-летнюю историю.

Массовый автомобиль – а «Фольксваген» рассчитывает сохранить лидерство в своем классе на рынке Европы – не должен быть экстравагантным. Этому правилу твердо следует «Гольф». С первого взгляда, особенно в профиль, дебютанта трудно отличить от предшественника. На самом же деле пятый «Гольф» при внешнем консерватизме – абсолютно новая машина. Она выросла в длину, ширину и высоту на 57, 24 и 39 мм соответственно. Это требовалось сделать в первую очередь ради стесненных в «Гольфе IV» задних пассажиров. Впрочем, прирост положительно сказался и на объеме багажника, который теперь достигает 347 литров. Бóльшим комфортом, по уверению «Фольксвагена», пассажиры обязаны также многорычажной задней подвеске и увеличенной на 80% жесткости кузова.

VOLKSWAGEN GOLF пятого поколения представлен на автосалоне IAA во Франкфурте в 2003 году.

Приятные мелочи призваны сделать машину максимально человечной. Например, стоит водителю включить омыватель стекла – электроника автоматически перекроет приток воздуха с улицы, дабы в салон не проникли этиловые пары; рециркуляция срабатывает и при движении задним ходом.

Доработки коснулись каждого узла: в рулевом управлении прижился электромеханический усилитель, улучшена вентиляция тормозов, список бортовой электроники дополнен усилителем экстренного торможения «брейк эссист». Высок уровень активной безопасности: уже в базовой комплектации «Гольф» оснащен шестью подушками и активными передними подголовниками.

Сразу после премьеры «Гольф» поступит в продажу в двух дизельных (77–103 кВт/104–140 л. с.) и двух бензиновых (55–85 кВт/75–116 л. с.) вариантах. Но уже спустя несколько месяцев гамму дополнят еще четырьмя моторами, характеристики которых пока держат в секрете. По слухам, под капотом «Гольфа» разместят и 250-сильный двигатель, уже известный по спортивной модификации R32.

КОРОТКО

Компания «Тойота», давно выпускающая автомобили в США, готовится дать полную автономность заокеанскому филиалу. В будущем году в штате Мичиган заработает новая дизайн-студия, где будут рождаться прототипы «тойот» для американского рынка. Ранее японцы обязательно дорабатывали внешность прототипов в головном бюро компании в Японии.

В США дебютирует конкурент БМВ-М5 – «Кадиллак CTS-V». Новинка полностью оправдывает принадлежность к классу спорт-седанов: под ее капотом V-образная «восьмерка» объемом 5,7 л мощностью более 400 л. с., разгоняющая машину до 100 км/ч менее чем за 5 с. За 18-дюймовыми колесами скрываются спортивные

тормоза «Брембо». В базе – шестиступенчатая механическая коробка передач. Владельцем самого быстрого CTS можно стать, выложив около 50 тысяч долларов.

В конструкторских бюро «Форда» кипит работа над «Фокусом» второго поколения. Более просторная по сравнению с предшественницей машина должна поступить в продажу осенью 2004 года, причем наряду с хэтчбеками, седаном и универсалом, возможно, наладят и выпуск купе. Одним из моторов станет новейший 2-литровый 150-сильный. С освоением «Фокуса» фирма стремится выйти на новый уровень качества благодаря тесному взаимодействию с «Вольво» и «Маздой».

IRAN KHODRO SAMAND

Об иранском автопроме мало кто слышал. А ведь там выпускают не только автобусы и грузовики, но и легковые автомобили. Более того, иранские производители стремятся выйти на мировой рынок, иначе как загрузить мощности, способные выдавать в год до 200 000 легковых машин одной только модели «Саманд»? Кстати, слово это означает «быстроногий конь», отсюда эмблема – голова лошади на щите.

Искушенные автомобилисты, увидев машину на нынешнем Российском салоне, догадались, что в ее основе переработанный «Пежо-405». Неудивительно: эту модель тоже выпускают в Иране. Заимствован у «француза» и двигатель – восьмиклапанный XU7JPK.

Смотрится «Саманд», конечно, не как последнее достижение дизайна, но вполне пристойно и достаточно современно. Отделка салона белой кожей со вставками под дерево тоже произвела неплохое впечатление. Какова цена? А вот это зависит от собранных на московской выставке отзывов: опросный лист с девизом «Во имя Аллаха!» вручали каждому заинтересовавшемуся посетителю. Вскоре должны принять решение о целесообразности продажи «самандов» в России. Что ж, еще один недорогой автомобиль, удовлетворяющий современным требованиям, нам не помешает.

У «Саманда» есть усилитель руля, регулируемые по высоте сиденья, АБС, «электропакет», люк для длинномера в спинке заднего дивана, брусья усилителей в дверях. Сдается, степень сжатия 8,5:1 позволит не слишком задумываться о сорте заливаемого в бак бензина, которого, кстати, должно хватить на 1000 км пути!

Надежной обещает быть и независимая торсионная задняя подвеска. Вряд ли дороги в Иране лучше наших. Главное, чтобы автомобиль с юга исправно заводился в холода. Впрочем, в свое время «Жигули» итальянского происхождения удивили нас в том числе и надежным зимним пуском.

КРАТКИЕ ДАННЫЕ

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4х8х1761 см^3; мощность «нетто» – 71 кВт/97 л. с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 153 Н·м при 3000 об/мин.
- Трансмиссия – передний привод; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Подвеска – независимая, спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – торсионная на продольных рычагах.
- Кузов – 5-местный 4-дверный седан; база – 2670 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4410х1720х1460 мм; снаряженная масса – 1200 кг.
- Максимальная скорость – 174 км/ч; разгон с места до 100 км/ч – 11,9 с. Расход топлива в городском/загородном циклах – 8,5/6,5 л/100 км.

IRAN KHODRO SAMAND представлен в Москве на Российском автосалоне в 2003 году.

NISSAN CUBE^3

Японцы очень часто создают модели исключительно для своего, местного покупателя. С одной стороны, в Стране восходящего солнца специфический менталитет, с другой – иногда именно на местном рынке обкатывают новейшие достижения конструкторской мысли.

Вот и этот кубик (название модели порой пишут и так: Cube Cubic – «Куб Кубик») отличает, мягко говоря, своеобразный дизайн. Но такая форма оказалась весьма функциональна, иначе как удалось бы поставить три ряда сидений на 3,9 погонных метра? И посадка на всех местах куда удобнее, чем в экономическом классе авиалайнера – даже взрослые (правда, японцы) смогут легко закинуть ногу на ногу.

В общем, в «кубике» удобно усядутся и семь человек. Если в этом нет нужды, можно, поиграв рычажками и педальками, в мгновение ока спрятать третий диван шириной 990 мм (!) в «подпол», а кресла второго ряда катать по направляющим или складывать по отдельности.

Не остались за пределами «куба» высокие японские технологии. Двигатель выбрасывает из выхлопной трубы почти чистый воздух (сертифицирован по стандарту ULEV), да и экономичность для семиместного авто просто фантастическая. Коробка передач – конечно же, бесступенчатый «автомат» на основе вариатора, в память которого заложены шесть виртуальных передач на случай, если водителю надоест просто давить на газ. Все пассажиры защищены надувными подушками по кругу.

Динамических и скоростных характеристик пока не обнародовали. Но как раз они не самое интересное в новинке.

КРАТКИЕ ДАННЫЕ

- Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4х16х1386 см^3; мощность «нетто» – 72 кВт/98 л. с. при 5600 об/мин; максимальный крутящий момент – 137 Н·м при 3200 об/мин.
- Трансмиссия – передний привод; коробка передач – бесступенчатый вариатор.
- Кузов – 7-местный 5-дверный универсал; база – 2360 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 3900х1670х1645 мм; снаряженная масса – 1170 кг; колеса – 175/60R15.
- Расход топлива в смешанном цикле – 6,2 л/100 км.

NISSAN CUBE^3 представлен в Токио в августе 2003 года

ДОСТУПНАЯ ВЕЛИЧИНА

АЛЕКСАНДР БУДКИН.
ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ

ТОВАР ЛИЦОМ

Если не знать, как сам производитель классифицирует «КИА-Каренс», то, взглянув на автомобиль, скорее всего назовешь его универсалом. Мы, пожалуй, отнесли бы его к стремительно набирающему вес классу универсалов повышенной вместимости. Такой автомобиль уже перерос универсал, но еще не воспринимается как мини-вэн (силуэт не тот). А вот производитель отнес свою модель к мини-вэнам, и именно в таком амплуа «Каренс» попал во все толстые и тонкие каталоги.

Случилось это совсем недавно – в 2002 году, так что перед нами вполне свежая машина, созданная для того, чтобы пополнить модельный ряд фирмы большим и в то же время доступным автомобилем. Посмотрим, насколько это удалось.

Вначале, как обычно, о ценах. «Каренс» производят на свет с тремя двигателями – двумя бензиновыми 1,6 л, 77 кВт и 1,8 л, 93 кВт, а также турбодизелем 2,0 л, 83 кВт, но в Россию официальный импортер пока поставляет только автомобили с мотором 1,8 л с механической или автоматической коробками передач. Цена машины с «механикой» начинается от $14 990 (комплектация LX) или, если быть совсем точным, – условных единиц, которые почти равны курсу доллара. В эту сумму входит кондиционер, гидроусилитель, электропривод четырех стекол и двух зеркал, иммобилайзер, центральный замок, регулируемая рулевая колонка и аудиоподготовка. Добавим еще гарантию пять лет или 150 тыс. км на кузов, двигатель и другие крупные узлы, не подверженные быстрому износу.

Вариант комплектации EX подороже. В автомобиле за $15 950 уже климат-контроль, противотуманные фары, подогрев зеркал и нижней части ветрового стекла, датчик дождя, а также регулируемое по высоте кресло водителя и ключ-брелок с дистанционным управлением центральных замков.

Аналогичные варианты комплектации с «автоматом» будут примерно на $1500 дороже: LX с дополнительно ус-

тановленными релингами на крыше и центральным замком дистанционного управления обойдется в $16 500, а EX, правда, уже без релингов – $16 950. Дальше – больше. Оснащение автомобиля системой АБС, двумя подушками безопасности и подогревом сидений увеличит цену примерно еще на $800. Экземпляр с «механикой» потянет на $16 950, с «автоматом» – на $18 350. Правда, последний будет располагать еще и системой курсовой устойчивости. Если такую поставить на «Каренс» с механической коробкой в довесок к подушкам и АБС, цена возрастет до $17 350.

Можно ко всему названному добавить электрический люк, кожаный салон, литые колеса, боковые подушки, релинги и парктроник. Тогда машина с «механикой» будет стоить уже $18 350, а с «автоматом» – $19 350.

К нам на тест попал автомобиль с автоматической коробкой передач в комплектации LX за $16 500.

ЧТО ВНУТРИ

Трудно удержаться, чтобы не начать с селектора автоматической коробки передач. У «Каренса» он расположился на рулевой колонке – похоже, основным рынком сбыта хотели видеть Штаты.

Для тех, кто часто меняет машины, такое непривычно. Однако приспосабливаешься к необычно расположенному рычагу довольно быстро – за какую-то дюжину поездок. У него все те же привычные положения: сверху паркинг, ниже задний ход, нейтраль, драйв, вторая и первая. Принудительно ограничить работу коробки первыми тремя передачами можно, нажав кнопку «отключить овердрайв» (o/d off) на передней панели. Как видите, почти все привычно. Нет разве что режима ручного переключения, но для машин в этом ценовом диапазоне такая опция еще не стала нормой.

Как комплимент производителю можно сказать, что, делая выбор для интерьера между дешевым дерматином и дорогим пластиком, остановились на последнем. Благодаря этому, например, обод рулевого колеса не выскальзывает из рук и не прилипает к ним (с тем и другим приходилось встречаться). К плюсам рабочего места водителя отнесем хорошую обзорность, удобные и легко читаемые приборы, неплохие кресла. К мелким недостаткам – управление задним «дворником», вынесенное с подрулевых переключателей на панель.

Пространства внутри «Каренса» много. Для замеров, кроме стандартного манекена (см. рис.), нам помогал весьма крупный сотрудник редакции – рост 195 см и вес около 125 кг. Усаживаясь вперед, он до упора отодвинул кресло и, немного поерзав в нем, произнес: «Нормально». При этом над его головой еще помещался кулак, а «по коленям» запаса почти не было. Когда же большой человек, оставив отрегулированным под себя переднее сиденье, полез назад, он, как у нас принято говорить, сел за самого себя, то спустя несколько мгновений изрек: «Четыре с минусом». Над головой опять было свободно, но колени в переднее сиденье все-таки упирались. Сами понимаете, если бы «за самого себя» сел кто-то более скромных габаритов, оценка была выше.

При достаточно просторном салоне «Каренс» располагает неплохим багажником – внушительной длины и ширины, но не очень большой высоты, до мягкой сдвижной полки. Впрочем, под полом расположился огромный ящик для мелочей, а сдвижная полка легко снимается – грузите хоть до потолка.

Обратим внимание, что у КИА высоко расположены пороги, и это на наших проселках благо, однако в штатной комплектации нет надежной защиты мотора снизу. Этот минус можно устранить за дополнительную оплату.

Ящичков, кармашков и полочек в машине достаточно – на центральной консоли, тоннеле, дверях, на кожухе задних стоек в багажнике. А вот вариантов трансформации салона не так много, как в современных вэнах. Заднее сиденье лишь складывается по частям. В общем, здесь больше от универсала.

КАК ЕДЕТ

Большой автомобиль с «автоматом» и двигателем 1,8 л отнесем к категории тех машин, у которых возможности подвески и рулевого управления выше, чем способности силового агрегата. Наверное, это и не плохо и не хорошо.

Энергоемкость подвески достаточно высока, по крайней мере, на умеренных скоростях и при неполной загрузке. Заметим, что подвеска воспринимается «пятой точкой» как достаточно упругая. На хорошей дороге, скорее, плотная, на плохой – вполне комфортная.

Двигатель, точнее силовой агрегат, каких-то особых восторгов не вызвал. Еще раз убеждаемся: если нет избытка мощности, лучше ограничиться «механикой». Судите сами: с ней автомобиль «берет» первую сотню за 12 секунд, а с «автоматом» – уже за 15.

Салон лаконичен и функционален. Пластик добротный, руль не скользит в руках. Сквозь большие прорези между спицами хорошо видны приборы.

Ящичков и ниш в салоне много, но перчаточный ящик невелик.

Наверху очечник, часы. Плафонов освещения в салоне два – спереди и сзади.

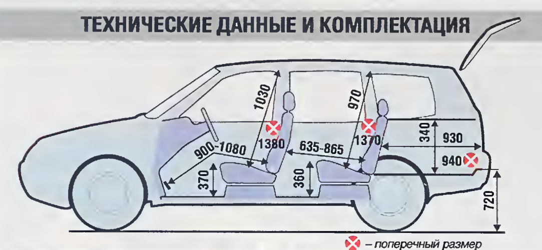
Под полом багажника большущий ящик для мелочей. Еще есть две коробки по краям от него – тоже ниже уровня пола.

Управление задними очистителями и омывателем не очень удобно – две кнопки слева от руля.

КОНКУРЕНТЫ

Параметр	«Пежо-307 SW», 1,6 л, 110 л. с., автом. КП	«Рено-Меган Сценик», 1,6 л, 107 л. с., мех. КП	«Ситроен-Ксара Пикассо», 1,8 л, 116 л. с., мех. КП
Размеры, мм:			
длина	4420	4170	4275
ширина	1755	1700	1750
высота	1570	1680	1635
Максимальная скорость, км/ч	180	185	190
Разгон 0–100 км/ч, с	13,8	11,2	12,2
Расход топлива, л: город/шоссе/	11,2/6,4	9,6/6,0	10,7/6,0
средний	8,3	7,3	7,7
Цена, евро	от 18 200	от 16 900	от 18 400

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И КОМПЛЕКТАЦИЯ



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

KIA CARENS

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4493
ширина	1748
высота (с релингами)	1609
Радиус поворота, м	5,1
Дорожный просвет, мм	170
Снаряженная масса, кг	1447
Полная масса, кг	1975
Максимальная скорость, км/ч	170
Время разгона 0–100 км/ч, с	15,0
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/55
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):	
загородный цикл	7,2
городской цикл	12,3
Кузов	**мини-вэн**
Количество дверей	5
Число мест	5
Двигатель	**бензиновый**
Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см^3	1793
Степень сжатия	9,5
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	93/126 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	162 4500
Трансмиссия	
Привод	на передние колеса
Коробка передач	А4
Передаточные числа:	
I	2,80
II	1,54
III	1,00
IV	0,70
з. х.	2,33
Главная передача	3,83
Ходовая часть	
Подвеска: спереди	со стабилизаторами типа «Мак-Ферсон»
сзади	продольные и поперечные рычаги
Усилитель рул. управления	гидравлический
Размер стандартных шин	195/60R15
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые
задние	барабанные

ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ И ТО, ДОЛЛ. США

ТО 2000 км	90
ТО 10 000 км	123
ТО 20 000 км	151
Колодки тормозные передние	34
Колодки тормозные задние (бараб.)	49
Ремень ГРМ + ролик	39+30
Бампер передний	205
Бампер задний	205
Капот	194
Дверь передняя	256
Дверь задняя	247
Крыло переднее	96
Ветровое стекло	254
Блок-фара	163
Фонарь задний	80
Нормо-час на слесарные работы	25
Нормо-час на кузовные работы	30

КОМПЛЕКТАЦИЯ (тестовая)

- Кондиционер
- Регулируемая рулевая колонка
- Противотуманные фары
- Полноразмерное запасное колесо

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМОБИЛЯ «КИА-КАРЕНС»*

Опция	Цена, долл. США
Сигнализация	110–1150
Механические противоугонные устройства	60–250
Тонировка стекол пленкой	250
Парктроник	250/450
Установка магнитолы (работа)	50
Установка CD-чейнджера (работа)	50
Установка двухкомпонентной акустики (работа)	50
Коврики в салон	50/60
«Кенгурин» на передний бампер (нержавеющая сталь)	500
Набор: аптечка, огнетушитель, знак аварийной остановки	25

* Цены автосалона «КИА-Сандол», предоставившего автомобиль на тест.

Впрочем, городской поток разгоняется еще медленнее, так что для жизни и этого хватит.

Если ехать быстро или, как принято говорить, активно, то переходов на две передачи вниз будет немало, как и последующих выкручиваний мотора до 5–6 тысяч оборотов – в салоне двигатель будет хорошо слышен. Так что с автоматической коробкой куда предпочтительнее умеренный стиль вождения. Тогда и внутри все тихо, и машина едет действительно плавно и комфортно.

Рулевое управление у «Каренса» достаточно чувствительное, что особенно удобно в городе, когда часто и много поворачиваешь или перестраиваешься. На трассе его можно бы чуточку задемпфировать, впрочем, никаких неудобств по поводу излишней остроты руля не ощущаешь.

Очень понравились тормоза, прежде всего своей информативностью. Усилие на педали достаточно, чтобы дозировать нормальное замедление, не доводя до блокировки. Такое не часто можно услышать об автомобилях, рассчитанных на АБС, когда ее нет в данной комплектации. Конечно, это не означает, что за рулем ты можешь «отключать голову».

В городе водителю «Каренса» помогают большие наружные зеркала и высокая посадка – по ощущениям это больше напоминает смотровую площадку. Правда, водители невысокого роста переднюю часть капота могут не видеть. Но это общая особенность современных автомобилей.

И все-таки в чем тогда главные особенности «Каренса»? Автору показалось, что в России его ведущий козырь – утилитарность и ориентация на «вечные ценности»: энергоемкую подвеску, неплохую вместительность, относительно высокие пороги, хорошую обзорность, комплектацию без подушек и АБС – да простят меня приверженцы идеи безопасности, как наиважнейшей при создании современного автомобиля. У нас в стране многие, выбирая машину, мыслят не столь высокими категориями. □

Автомобиль предоставлен фирмой «КИА-САНДОЛ». Информация о продаже – в разделе «Цены дилеров».

ГЛАВНОЕ – СТАБИЛЬНОСТЬ!

АЛЕКСАНДР БУДКИН

Почти два года мы не проверяли «тосолы», антифризы и прочие охлаждающие жидкости, поэтому позволим себе начать очередной тест, как это случалось и раньше, с краткого ликбеза.

Самое общее название того, что заливают в систему охлаждения автомобилей, – охлаждающая жидкость (далее ОЖ). Когда-то в качестве таковой использовали воду, по возможности дистиллированную – колодезная вызывала очень сильную накипь в системе.

За рубежом охлаждающие жидкости принято называть «антифриз» (дословно – то, что против замерзания). У нас же самый распространенный продукт этого рода идет под названием «Тосол». Обращаем внимание: это – имя собственное и подразумевает определенную рецептуру. Поэтому писать «Тосол» на любой банке негоже. Тем не менее у российских автомобилистов от частого употребления это слово однозначно ассоциируется с любой охлаждающей жидкостью отечественного производства. Отсюда и пошли: «вам наш тосол или импортный антифриз» и почти строгое разграничение ОЖ на антифризы, предназначенные только для иномарок, и «Тосол» – только для «нашемарок».

Руководствоваться таким принципом стоит с оглядкой на собственный бумажник. Если он позволяет, допустимо (но не всегда целесообразно) залить дорогой импортный антифриз в российский автомобиль, а если с финансами негусто, большинство иномарок употребит и качественную ОЖ российского производства. Кстати, некоторые производители называют ее «антифризом». Хотя рекомендовать это на все случаи жизни, конечно же, не будем.

НАША СПРАВКА

Максимальной морозоустойчивостью обладает смесь воды и этиленгликоля в соотношении 34:66 – минус 68°С. Увеличение концентрации этиленгликоля до 98% приводит к повышению температуры застывания до минус 20°С. Чистый этиленгликоль замерзает при минус 11,5°С, а кипит при 197°С. Чем ниже концентрация этого вещества в ОЖ, тем выше теплоемкость. У чистого этиленгликоля она равна 2,9 кДж/кг·°С, у «Тосола» – 3,2–3,8 кДж/кг·°С, у воды – 4,2 кДж/кг·°С.

Теперь о красивых названиях. Не правда ли, когда вместо надписи ОЖ-40 видишь на канистре магические «Север», «Антарктида» или ОЖ-60, перед глазами предстают отважные полярники и среди них вы со своей машиной. Но не будем предаваться иллюзиям – хорошее название производителя еще не гарантирует фантастической морозоустойчивости. О реальных возможностях того или иного продукта предлагаем судить хотя бы по результатам нашей проверки.

И еще пару слов – о цветах радуги. Нередко слышишь, что смешивать можно продукты, если они одного цвета, причем наши – всегда синие, а их – красные, розовые, зеленые и т. д. Будьте осторожны: цвет продуктов не имеет отношения к их совместимости и качеству – это всего лишь краситель. Наши ОЖ чаще окрашивают в голубой или синий цвета, но иногда используют и другие – те же красный, розовый или зеленый. Общее же правило – разные типы ОЖ лучше не смешивать вообще (даже одного цвета), поскольку они редко полностью совместимы.

БУДЕМ ЖИТЬ ПО-НОВОМУ

Почти всегда, проверяя качество товаров в экспертизе, мы отталкиваемся от государственных стандартов – ГОСТов. Следуя этому в целом, хотим все же сделать исключение.

В число параметров, по которым у нас проверяют ОЖ, обязательно входит щелочность. Этот показатель легко проверить, но обычно он лишь косвенно указывает на количество присадок в ОЖ и не имеет прямого отношения к основным эксплуатационным свойствам продукта – антикоррозионным, низкотемпературным и т. д. Зачем тогда ее измеряют?

В отечественной практике приняты относительно устоявшиеся, но не вполне современные рецептуры ОЖ с ограниченным числом основных присадок. Все эти присадки повышают щелочной запас, что легко проверить. Так и поступают. В то же время в последнее десятилетие мировые производители охлаждающих жидкостей сделали заметный шаг вперед. Созданы великолепно работающие присадки почти без щелочности. Они дороги, но позволяют получать продукты, способные работать очень долго, не теряя своих свойств. ОЖ, имеющие большой срок службы, скажем пять лет или 250 тыс. км пробега, как правило, очень дороги, но при проверке на щелочность их показатели гораздо ниже, чем предписано нашим ГОСТом. В то же время по своим функциональным свойствам они дадут фору любым «тосолам», допущенным у нас к использованию.

Есть еще один параметр, к которому можно отнестись «философски» – температура застывания. Минус 38 или минус 40 для жителя Центральной России ровным счетом одно и то же. Но если производитель хочет сделать минус 40, а получается минус 34... Нехорошо это.

НА ЗАБОРАХ И ЭТИКЕТКАХ

Ну вот мы и дошли до претендентов. Их девять – три «иностранца» и шесть наших. Дальнее зарубежье представлено продуктами «Тексако», «Равенол» и «Маннол» (см. фото). Соотечественники: «Норд», «Синтек», «Нордикс», «Тосол-Север 40», ОЖ-40 от ООО «Волга Ойл» и «Спектрол Антарктида».

Прежде чем перейти к испытаниям жидкостей, несколько замечаний по поводу этикеток. Еще раз предупредим: несмотря на слова «совместим со всеми типами охлаждающих жидкостей...» (окончания фразы могут быть разные), специально проведенная нами проверка (ЗР, 2001, № 12) показала, что совместимость двух произвольно взятых жидкостей (даже одного цвета) скорее исключение, чем правило. И еще. Хотя многие качественные ОЖ российского производства и способны нормально работать в иномарках со слабо или умеренно форсированными двигателями, относительной гарантией в данном случае могут быть лишь допуски, указанные на канистрах. Например, Ford WSS-M97B44-D, MB 325.3, VW TL774-D, MAN-324, Scania 0-901027GT и т. д. Общее же: «для автомобилей российского и зарубежного производства» – говорит разве что об уверенности производителей в высоком качестве своего товара. А с этим нужно быть осторожнее. И еще. Специалистов, проводивших для нас испытания, несколько удивило, что на банке с ОЖ «Спектрол Антарктида» были указаны ТУ от ОЖ «Лена».

Отметим также любопытную тенденцию. В наш тест попали две пары разных продуктов от двух крупных российских производителей. Так вот, каждый из них

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ОХЛАЖДАЮЩИХ ЖИДКОСТЕЙ

Испытуемый образец	Наименование, заявленный производитель, цена	Цвет ОЖ	Плотность, г/см³	Температура начала кристаллизации, °С	Температура кипения, °С	Щелочность, см³	Вспениваемость, объем пены, см³ устойчивость, с	Набухание резины, % марки 7-57-5006 марки 57-7011	Коррозия металлов, г/м²·сутки медь М1 припой ПОС-35 латунь Л-63 сталь 20 чугун СЧ20 алюминий АЛ-9
	Норма по ГОСТ 28084 для ОЖ-40	–	1,065–1,085	не выше -40	не ниже 108	не менее 10	не более 30 не более 3	не более 5 не более 5	не более 0,1 не более 0,2 не более 0,1 не более 0,1 не более 0,1 не более 0,1
	Havoline Extended Life 5 лет/ 250 000 км, Техасо, Бельгия, 550 руб.	желто-розовый	1,069	-40	109	5,5	20 2	2,0 1,0	0,02 0,10 0,01 0,00 0,01 0,03
	Nord Antifreeze, ООО «Гелена Химавто», 140 руб.	светло-зеленый	1,076	-45	111	18	15 1,8	1,4 0,7	0,03 0,03 0,02 0,01 0,01 0,02
	Sintec, ООО «Обнинскнефтеоргсинтез», 80 руб.	голубой	1,073	-41	109	16	20 2	1,9 1,1	0,05 0,15 0,04 0,05 0,03 0,01
	«Нордикс», ЗАО «Дизельнефтепродукт», 200 руб.	голубой	1,078	-42	108	21	20 2	1,7 0,8	0,10 0,06 0,10 0,02 0,02 0,03
	«Тосол Север-40», ООО «Гелена Химавто», 80 руб.	синий	1,072	-39	108	18	20 2	1,8 0,9	0,04 0,12 0,03 0,04 0,05 0,01
	«Тосол» ОЖ-40, ООО «Волга Ойл», 75 руб.	голубой	1,071	-38	108	16	20 2	1,8 0,8	0,04 0,70 0,04 0,03 0,04 0,03
	«Спектрол Антарктида», ЗАО ПГ «Спектр-Авто», 180 руб.	зеленый	1,068	-34	109	11	25 2,2	1,9 0,9	0,25 0,35 0,10 0,15 0,13 0,04
	КОНЦЕНТРАТЫ (разбавлены 50% дистиллированной воды)								
	Mannol, Германия, 700 руб.	синий	1,070	-39	109	19	25 2,2	1,4 0,7	0,01 0,12 0,01 0,02 0,02 0,01
	Ravenol, Германия, 600 руб.	зеленовато-желтый	1,078	-37	109	26	20 2,2	1,3 0,7	0,01 0,09 0,02 0,08 0,10 0,00

счел выгодным иметь одну «хорошую» торговую марку и одну «обычную». По-видимому, продукт, изготовленный под «хорошую» торговую марку, должен конкурировать с высококачественными ОЖ других производителей, а под «обычную» – с дешевыми или поддельными. Забавно, не правда ли?

ХОЛОДНО ЛИ В АНТАРКТИДЕ?

Главный, на наш взгляд, положительный результат экспертизы – стабильность качества, показанного известными нам по прошлым проверкам участниками (см. табл.). По крайней мере, шестеро из девяти уже стартовавших в наших тестах подтвердили показанные ранее результаты. Кто-то хорошие, кто-то приемлемые. Есть, конечно, неудачи, но ни одного вопиющего случая, когда коррозионная активность была бы превышена в десятки раз, нам не встретилось. Может, потому, что все образцы куплены в магазинах с хорошей репутацией?

По неприятному для производителя совпадению, самый слабенький результат по температуре застывания (минус 34°С) показал продукт с названием «Антарктида». Вероятно, рассчитывали на то, что и там бывают оттепели.

Подробные результаты представлены в таблице. Дорогостоящие «иностранцы» задали высокий уровень. Готовый к использованию «Тексако» понравился больше всех, но концентраты при разбавлении дадут больший объем и окажутся дешевле.

Соотечественники тоже показали, что не лыком шиты. Тройка лучших из них на весьма достойном уровне. Замыкающего лишний раз пинать не будем – все и так понятно.

Как и раньше, нашлись образцы, балансирующие на грани фола. Их производители, как правило, не скрывают, что делают это сознательно, чтобы удержать цену на низком уровне. До тех пор, пока у нас в стране изобилуют подделки подо все, присутствие таких на рынке, наверное, все же благо.

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Мы предприняли попытку проверить не только свойства представленных здесь ОЖ, но и их состав. Это весьма любопытно. Можно будет сопоставить результаты со списком запрещенных в некоторых странах или у нас (АвтоВАЗом) компонентов. Более того, может, узнаем, из чего сделан импортный «долгожитель»? Но работа оказалась крайне сложной и долгой, ее результаты мы надеемся представить в одном из ближайших номеров. □

ДВЕСТИ ДВАДЦАТЬ НА БОРТУ

Экзотические попытки подключить к бортсети автомобиля нечто сугубо стационарное – от бетономешалки до двухкамерного холодильника – в принципе имеют право на существование: такое может потребоваться, скажем, при монтаже оборудования в полевых условиях или у дальнобойщиков. Для этого выпускают преобразователи, формирующие из постоянного бортового напряжения величиной 12 или 24 В настоящую «синусоиду» с уровнем 220 В – именно этим и занимаются новые изделия от московской фирмы «МикроАрт».

Многофункциональные автономные преобразователи (МАП) «Энергия» рассчитаны на максимальную долговременную мощность от 0,9 до 6 кВт и обеспечивают при этом защиту от перегрузок, перегрева и полного разряда аккумулятора. Кроме того, «Энергия» обладает системой плавного подключения нагрузки. Из реальных областей применения отметим возможности подключать к бортсети машины электроинструменты: дрели, «болгарки» или краскопульт – в гараже, на даче, в полевых условиях и т. п. Кроме того, не возбраняется подключать телевизор или холодильник, но...

...Прежде чем покупать такое изделие, не забудьте прикинуть величину тока, который потребуется «высасывать» из аккумулятора для питания мощных потребителей. Скажем, при мощности 6 кВт бедной двенадцативольтовой батарее пришлось бы «раскошелиться» примерно на 500 А – и это без учета КПД самого преобразователя! Понятно, никакой «жигуль» не протянет в таком режиме дольше минуты – не спасет и генератор. Поэтому любые запредельные нагрузки могут быть реализованы только на солидном транспорте с мощной энергетикой – от автопоезда до международного автобуса.

Цена преобразователей в основном зависит от их мощности и составляет от 6500 до 12 000 руб. в диапазоне от 0,9 до 3 кВт. Более высокие «киловатты» делают под заказ – преобразователь в 4,5 кВт стоит около 20 000 руб., а 6-киловаттное изделие потянет на все 27 000 руб.

АНТЕННА ПРОЯВЛЯЕТ АКТИВНОСТЬ

Изделие с названием «Electronic antenna», да еще с пометкой «Super», конечно же, сделано в России. Наша культурная столица очень любит «ихние» названия – вот почему и новая активная автомобильная антенна от фирмы НПП «ОРИОН СПб» называется не по-нашенски. Новинка существует в двух вариантах – первый принимает только частотно-модулированные сигналы FM и УКВ, второй не брезгует и амплитудной модуляцией – ДВ, СВ, КВ. Обещанный радиус приема передач – примерно 100–130 км.

Приблизительная стоимость – 90–100 руб.

ФИРМЕННАЯ ЧЕРТА

С лета 2003 года часть тормозных колодок «Дафми» (DAfmi), предназначенных для иномарок, делают с прорезью. Вообще говоря, безасбестовые колодки в ней не нуждаются – с температурными режимами у них проблем нет, однако потре-

битель привык к такому пазу и, как показала практика, считает его атрибутом качественного изделия... В результате изготовители специально закупили оборудование с алмазным прорезным кругом – заметим, что на нем будут также обрабатывать колодки для «бычков», «газелей» и «москвичей».

«МОСКВИЧАМ» ПОКАЗАЛИ ПАЛЕЦ

ПО «Надежда» из Миасса выпустило на рынок эдакое ностальгическое изделие – нижнюю шаровую опору для «Москвича-412»! Разработчики уверяют, что подобных деталей для «дедушки» никто больше не делает, а потому она пользуется бешеным спросом... Особенности следующие: кованый корпус, антикоррозионное нильборовое покрытие, сферический палец, углепластиковый вкладыш... Корпус покрыт эпоксидно-полимерной краской фирменного синего цвета – как и все «Надежды». Ориентировочная цена – 135 руб.

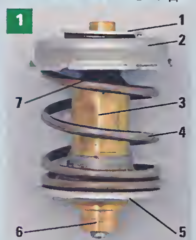
«ДИ-ВИ-ДИ» НА «ТОРПЕДО»

Пока идут споры об уместности различного рода «видео» на «торпедо» автомобилей, фирмы предлагают все новые модели видеопроигрывателей. Однодисковый DVD-проигрыватель «Кларион-VS738» имеет вполне стандартную «однодиновую» фигуру, а потому легко впишется в привычную «жилплощадь» указанного размера. Если же ваш автомобиль имеет двухкомнат... двухдиновое гнездо, то новый «Кларион» уживется там одновременно с традиционным головным устройством. Впрочем, проигрыватель можно установить в любое удобное место: выносной приемник ИК-сигнала позволяет управлять аппаратом с пульта. Передняя панель – съемная, имеется оптический звуковой выход. Отметим, что аппарат работает с дисками любой зоны – для переключения зональности аппарата нужно набрать на пульте нужную комбинацию. Цена – 500 долл.

НЕ ОРЕЛ!

Если у вас вдруг задурил термостат, то при ремонте можно ограничиться заменой термоэлемента: быстро и недорого. Но...

Честно говоря, до сих пор непонятно, зачем кому-то понадобилось налаживать производство поддельных термоэлементов для термостатов вазовских «десяток». Украсть с завода – да, продать под видом нового «секонд-хэнд» – да: в этом есть хоть какой-то смысл. А ставить на поток довольно сложную, но неработающую деталь – странно... Тем не менее орловская фирма ЗАО «ОРЛЭКС», поставляющая свои термостаты на вазовский конвейер, буквально стонет от обилия наводнивших рынок «левых» термоэлементов, сделанных «под Орел». Для тех, кто подзабыл устройство термоэлемента, – шпаргалка на фото 1.



Семь основных элементов термоэлемента, изготавливаемого ЗАО «ОРЛЭКС»: 1 – байпасный клапан; 2 – опора; 3 – датчик; 4 – пружина цилиндрическая; 5 – основной клапан; 6 – шток датчика; 7 – пружина коническая.

Вспомнили? Тогда все внимание к фото 2 и 3.

Торцевая поверхность конической пружины в подделке упирается не в байпасный клапан, а в опору. Диаметр отверстия в «левой» опоре меньше диаметра датчика. В поддельном датчике почти все детали (основной клапан, опора, обе пружины и байпасный клапан) изготовлены из обыкновенной стали, а не из нержавейки – поэтому липовое изделие, в отличие от настоящего, притягивается магнитом! На торце самозванца есть центровочное отверстие – настоящий «орел» обходится без него. На цилиндрической поверхности фирменного датчика всегда видны следы температурной тарировки – у подделки поверхность гладкая. Ну и внешний вид, наконец, – «орел» выглядит достойно, а «левак» весь какой-то «общипанный»... Кстати, испытания одного из них показали, например, что даже при температуре +125°C шток такого «датчика» остается неподвижным, хотя уже при 102°C он должен был переместиться примерно на 8 мм. О том, что при этом почувствует двигатель, лучше не думать...

НАТЯГИВАЕМ РЕМНИ И БАШМАКИ

Арзамасское ООО «Автокомплект» предлагает сразу несколько новинок для «газоводов». Обладателям «волг» и «газелей» с шестнадцатиклапанными двигателями, которые по-прежнему не доверяют новомодным звездочкам в механизме натяжения цепи, предлагается комплект деталей, показанный на фото 1. Сами башмаки – из графитонаполненного антифрикционного материала, позаимствованного, согласно утверждениям разработчиков, у «оборонки». Что касается гидронатяжителей, то их изготовляет по своему патенту другая арзамасская фирма – ООО «ГИНА». Покупателям такого комплекта обещан эксплуатационный пробег не менее 150 тыс. км – цена набора примерно 460 руб.

На фото 2 – механизм натяжения ремня 560.1045010 для «штайров»: его цена – около 400 руб. А на фото 3 – изделие «салонного применения»: пульт отопительно-вентиляционной установки для «валдаев», «соболей» и «газелей». Он выпускается в двух модификациях – с одним или двумя переключателями вентиляторов отопителя. Примерная стоимость – 950 руб.

1

2

3

ГОВОРИТ И ПОКАЗЫВАЕТ «АКАЙ»

Обычно автомобильные DVD-ресиверы имеют внушительные размеры – уложиться в стандартные «однодиновые» габариты может далеко не каждая фирма. А японский «Акай» – смог. Модель AKAI ADV-37 воспринимает диски с форматами записи от DVD до CD-RW, при этом она является мультизонной. Иными словами, пользователь сможет смотреть диски DVD, записанные для любой зоны мира.

Передняя панель аппарата – не только откидывающаяся, но и съемная. Отметим, что новинку можно использовать как центр управления автомобильным кинотеатром – в частности, к ней напрямую подключается внешний монитор. Встроенный тюнер поддерживает расширенный диапазон УКВ, при этом из простого стереозвука создается имитация многоканального. Пультов дистанционного управления в комплекте целых два – для водителя и пассажиров.

Ориентировочная розничная цена «японца» – 490 долл.

«СЕГОДНЯ И ЗАВТРА»

Петербург – «Сегодня и Завтра». Речь не об очередном юбилейном шоу, а об открытии в северной столице представительства группы компаний с одноименным названием. Три основные направления бизнеса – обслуживание автомобилей, оптовая торговля и тюнинг. Офис расположен в бизнес-центре «Петровский форт».

НА ПОТОКЕ – ПОЛНОПОТОЧНЫЙ

Ставропольский концерн «Цитрон» приступил к выпуску нового полнопоточного масляного фильтра «ВАЗ – инжектор». Поставщиком фильтровальной бумаги для новинки стала немецкая фирма «Холенворс» (Hollingsworth & Vose Company), а вот принципиально новый перепускной клапан – собственная разработка. Авторы утверждают, что надежность его работы будет одинакова при любых условиях эксплуатации. Ориентировочная розничная цена фильтра – 35 руб.

«БАСТИОНЫ» ДЛЯ ВАЗА

Лидер среди производителей механических противоугонок – тольяттинский «Флим» продолжает защищать от дурных помыслов рулевой вал автомобиля. На сей раз вместо привычных «гарантов» предлагается совершенно другое изделие – «Бастион». Его устанавливают вместо штатного замка зажигания на автомобили семейства ВАЗ-2110.

Подобные конструкции известны давно, но у «Бастиона» есть особенности: у нового замка можно крутить не только ключ, но и рукоятку – это такая круглая деталь. Их функции разделены – ключ разблокирует ригель замка, а рукоятка заведует электрическими делами – зажиганием и стартером. «Бастион» допускает возможность так называемого режима автосервиса – владелец отдает машину в ремонт, оставляя ключ у себя.

Высокая секретность достигнута применением механизма фирмы «Аблоу». Сам замок, включая ригель, выполнен из высококачественного металла с применением термообработки. Электронная часть устройства сама отключает стартер при пуске после достижения коленвалом определенных оборотов и предотвращает попытки повторного включения при работающем моторе. Предусмотрена возможность включать зажигание и стартер выносной кнопкой.

Масса замка – 1,8 кг. Установить его на автомобиль можно самостоятельно. Приблизительная цена – 2500 руб.

СВЕЖИЙ ВЗГЛЯД

АЛЕКСАНДР БУДКИН, ДМИТРИЙ ЕРЫГИН

Долго ждала рестайлинга «Газель». И вот – новые фары. Лучше они светят или нет?

«БОШ» ИЛИ «ОСВАР»?

Купили фары нового образца двух производителей: отечественный «Бош» родом из Рязани и еще «более отечественный» «Освар» из Вязников. Функционально оба изделия одинаковы – со встроенным электрокорректором, под однонитевые лампы H7 для дальнего света и H1 для ближнего. Но конструкции все же заметно отличаются.

У «Боша» рассеиватель стеклянный, у «Освара» – пластиковый (оговоримся – у современных фар световой пучок формируется только отражателем, поэтому слово «рассеиватель» здесь не совсем корректно, но, чтобы представить о чем речь, будем придерживаться общепринятой терминологии). Стекло меньше царапается и дольше не мутнеет, но фара при этом раза в два тяжелее – нюансы перечислены под портретами участников нашей экспертизы.

СВЕТИТ, НО НЕ ГРЕЕТ

Для проверки взяли четыре фары от двух производителей: по одному изделию нового и старого образца. Эксперты НИИавтоэлектроники проверили их по методике, предусмотренной российским и европейским стандартами (лампы в них, естественно, вставили эталонные). И вот результаты: светораспределение соответствует требованиям, предъявляемым к серийной продукции, но при этом, цитируем протокол, «существенных преимуществ светораспределения новых разработок по сравнению со старыми... не выявлено». В общем, получился так называемый фейслифтинг. Фейс (в переводе с английского – лицо) «газелям» и «соболям» поменяли, а качество света осталось прежним. Жаль. Теперь чуть подробнее о результатах.

В формальные требования по одному из параметров старая осваровская фара не уложилась. Правда, совсем чуть-чуть. В целом новое изделие из Вязников слабо отличается от старого по ближнему свету, но лучше работает в режиме дальнего. А у «Боша» новая фара хорошо отработала по ближнему свету, но уступила старой по дальнему. В общем, поменяли шило на мыло.

Если сравнивать световые возможности двух свежих фар, то характеристики окажутся лучше у нового изделия «Освар», хотя зону в непосредственной близости от автомобиля в режиме ближнего света эффективнее освещает «Бош» (так называемая зона IV). Еще раз подчеркнем, что на фоне современных тенденций, когда конструкторы автомобилей ежегодно хвастают улучшенным светом, сохранение некоторых параметров на прежнем уровне или даже их снижение – не лучшая рекомендация фаре. Тем более, что следующей модернизации от ГАЗа не скоро дождешься. □

1 Изготовитель – **«Освар», Вязники**

■ Маркировка – 1512.3775

■ Цена – около 3200 руб.

■ **Отличительные особенности и результаты испытаний** – большая площадь габаритного света (лампа габаритного света размещена в той же полости, что и ближний свет); пластиковый рассеиватель; комплектовалась двумя лампами, одна из которых совсем не соответствует действующим требованиям; отверстия для установки ламп прикрыты резиновыми колпачками; провода, скрытые внутри лампы, норовят вылезти в рабочую полость отражателя; барашек для регулировки короткий, что неудобно, когда пользуешься им на автомобиле. Фара конструктивно менее привлекательна, чем у конкурента, однако качество света с эталонными лампами (!) у нее в целом выше.

2 Изготовитель – **«Бош», Рязань**

■ Маркировка – 1.375.630.1235

■ Цена – около 3000 руб.

■ **Отличительные особенности и результаты испытаний** – маленькая площадь габаритного света (лампа габаритного света размещена в отдельном сегменте); стеклянный рассеиватель; лампами не комплектовалась; отверстия для установки ламп закрыты добротной крышкой; провода, скрытые внутри лампы, небрежно набросаны и требуют длительного подбора (что куда подсоединять); барашек для регулировки длинный. Фара конструктивно понравилась больше, чем ее конкурент, однако качество света у попавшего на экспертизу экземпляра в целом несколько хуже. Да и двойная разница в массе многим не понравится.

НОВЫЕ И СТАРЫЕ ФАРЫ АВТОМОБИЛЕЙ «ГАЗЕЛЬ» И «СОБОЛЬ» (освещенность, лк)

	Норма для серийной продукции	Фары «Освар»		Фары «Бош»	
		старый образец	новый образец	старый образец	новый образец
Точка B50L (меньше – лучше)	Не более 0,48	0,50	0,44	0,44	0,40
Точка 0-0 (меньше – лучше)	Не более 0,84	0,84	0,84	0,84	0,84
Точка 50R (больше – лучше)	Не менее 12,0	14,90	23,70	20,60	21,0
Точка 75R (больше – лучше)	Не менее 12,0	17,10	15,96	14,90	15,50
Дальний свет, точка H (больше – лучше)	Не менее 37,5	74,70	106,90	122,10	87,50
Дальний свет, максимальная освещенность (больше – лучше)	Не менее 38,4	88,10	119,10	126,40	90,60
Зона IV, по центру, ближний свет (больше – лучше)	Не менее 2,4	9,60	8,10	17,90	22,70

ОТ ВИНЧЕСТЕРА ДО ПЯТИ УГЛОВ

АЛЕКСАНДР ПЕНЬКОВ

Изделия с шильдиками SONY известны нам с тех времен, когда зарубежная поездка заслуженно рассматривалась как выигрыш в «Спортлото», прыжок по служебной лестнице и получение наследства вместе взятые. Невыездные аборигены, воспитанные на телевизорах «Радуга» и проигрывателях «Концертный», зачарованно глазели на музыкальных иммигрантов из «того» мира – неведомые доселе кассетники, телевизоры с неискаженной цветопередачей, усилители с непривычными ваттами, килогерцами и долями процентов в паспортных данных... Короче, стоит ли объяснять, почему буквосочетание «Сони» невольно ассоциируется у многих россиян с чем-то знакомым, престижным и заведомо качественным?

Сегодня ситуация в корне изменилась – единоличное лидерство на нашем музыкальном рынке никакой фирме даже и не снится. Достается и «Сони» – вчерашнего кумира часто обвиняют в безосновательном завышении цен, отсутствии революционных технических решений, почивании на лаврах и т. п. Впрочем, телевизоры «Сони» по-прежнему легко «уходят» по довольно высоким ценам – затоваривания нет. Чем может удивить «Сони» сегодня? Давайте загибать пальцы – здесь и карта памяти Sony Memory Stick, и функция Scale Factor Edit, позволяющая MD-декам «Сони» использовать фейдер для плавного увеличения или уменьшения громкости звука после (!) записи фонограммы, и встроенный в «голову» жесткий диск – эдакая «ходячая фонотека» огромной емкости. Диск, загруженный в навигационную систему от «Сони», проведет вас по 19 странам мира, сообщая человеческим голосом про оптимальный маршрут следования. А еще есть дисплеи головных устройств, позволяющие вам просматривать на них «свежие» цифровые фотографии, CD-чейнджеры, использующие разработанную фирмой технологию 3-лучевого лазера, а также откидные потолочные мониторы, тюнеры с автоматическим управлением шириной полосы частот, проводные и беспроводные пульты для всех головных устройств «Сони»... Впрочем, что касается автомобильного аудио и видео от «Сони», то лучше хотя бы бегло ознакомиться с досье приведенных ниже моделей фирмы и составить о них свое собственное мнение. □

XAV-7W. Это – не магнитола! Официальный титул – Media Center Receiver, а по-простому – аудиовидеоцентр с моторизованным цветным жидкокристаллическим семидюймовым монитором. Такое устройство позволяет управлять внешними проигрывателями CD/MD/DVD, имеет тюнер с функциями RDS/EON, снабжено собственным усилителем мощностью 4 по 25 Вт – предусмотрены также пульт дистанционного управления, съемная панель и пр. Цена – примерно 900 долл.

CDX-M1000TF. А это – и не центр, и не магнитола, а CD-ресивер с экраном. В памяти устройства хранятся многочисленные изображения, которые можно использовать в качестве заставок. Ресивер может читать диски CD/CD-RW/MP3, снабжен функцией «CD-текст», выдает максимальную выходную мощность 4 по 52 Вт, имеет два четырехвольтовых выхода предусилителя, умеет отключать звук при входящих телефонных звонках и т. д. Цена – примерно 500 долл.

CDX-T70MX. Тем музыкальным фанатам, кому почему-либо недостаточно даже огромной емкости дисков с файлами MP3, может помочь шестидисковый чейнджер – он умеет читать и CD, и CD-RW, и MP3. Само собой, что он снабжен электронной противоударной защитой ESP – пусть другие говорят, что она не нужна... Цена – примерно 190 долл.

CDX-454RF. Еще один чейнджер – специально для обладателей таких головных устройств, которые не умеют... управлять чейнджерами! Этот десятидисковый автомат управляется с собственного радиопульта. Необходимая информация о дисках и треках выводится на дисплей – проблем не возникнет. Цена аналогичная – примерно 190 долл.

XR-M510. Диски, карточки, винчестеры – а кассета как жила, так и живет... А раз так, то «голова» имеет право быть кассетной. Магнитола с активной панелью оснащена микропроцессорным управлением – имеются автореверс, автоматический поиск фрагментов, пропуск пустых мест и др. Само собой, что модель может управлять чейнджером – при этом она выдает максимальную мощность 4 по 50 Вт, снабжена двумя выходами предварительного усилителя и т. п. Цена – примерно 210 долл.

XS-L151P5. Форма породила содержание? По заверениям разработчиков, необычные динамики серии P5 умеют выдавать глубокие басы. Этому способствуют многочисленные нюансы конструкции – пятиугольный полипропиленовый корпус, медный провод прямоугольного сечения, трехслойное кольцо для точного центрирования хода мембраны, алюминиевый каркас катушки... Цена – примерно 110 долл.

XM-D1000P5. «У пяти углов» – это не только в Питере...Та же пятиугольная форма, что и в предыдущем динамике, присутствует в одноканальном монофоническом усилителе с максимальной мощностью 1000 Вт. Применение широтно-импульсной модуляции позволило решить проблему с рассеиванием мощности и управлением огромными токами – новинка компактна и эффективна. Примерная цена – 220 долл.

MEX-1HD. Эта модель постоянно мелькает в различных статьях и обозрениях – оно и не удивительно... Встроенный накопитель на жестком диске (!) емкостью 16 Гбайт (еще недавно это число делало честь любому компьютеру) позволяет, скажем так, виртуально возить с собой пару сотен компакт-дисков. При этом менять их не требуется – достаточно выбрать нужный трек в меню, вот и все. Отметим, что запись на диск ведется со скоростью, в восемь раз превышающей реальное время воспроизведения. Как и в предыдущей модели, при желании можно воспользоваться картой памяти Memory Stick – например, для хранения снимков. Цена – примерно 1100 долларов.

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА

Маленькая мастерская по производству коротковолновых приставок к радиоприемникам – ее открыл господин Масару Ибука. Именно здесь когда-то зародилась фирма «Сони»... В мае 1946 года господин Ибука и его компаньон, господин Акио Морита, основали в Токио компанию «Токио цусин когё», позднее превратившуюся в крупную компанию «Сони Корпорейшн». Отметим, что слово «Сони» произошло от слияния двух слов – Sonus (звук) и Sonny (сынок). Сегодня «Сони» занимается бытовой и профессиональной электроникой, производит кинофильмы и музыкальные программы, осуществляет интернет-проекты и т. п. Общее количество сотрудников по всему миру – около 150 тысяч. Штаб-квартира расположена в Токио. В России и СНГ официальная деятельность фирмы началась в 1991 году.

НЕ ОТПУГИВАТЬ – ОХРАНЯТЬ

АЛЕКСАНДР ЮНИСОВ

Какими бы бурными ни были диспуты насчет достоинств тех или иных противоугонных средств, практика в конечном итоге требует одного – конкретного выбора. С учетом этого может представить интерес, если хотите, особое мнение – мнение конкретного установщика.

Телевизионные и прочие шоу с угонами автомобилей на время не имеют отношения к реальным грабежам: забавно – но и только. Угонщик хитрее. Журнал не раз писал, что угон «серьезного» автомобиля планируют заранее, причем количество «заготовок» точному подсчету не поддается. Прежде всего объект похищения постараются сделать безмолвным.

КСТАТИ, О КРИЧАЩИХ МАШИНАХ

Бездарно установленная сирена, торчащая на самом видном месте, выводится из строя за считанные секунды. Способов много – оторвать провода, залить водой или пеной, разбить молотком (ЗР, 1998, № 6). Поэтому мы у себя на сервисе не только капитально запрятываем ее «в закрома», но и подключаем устанавливаемую систему к автономному источнику питания – например, аккумулятору на 1,2 А·ч. Он независимый и подсоединен к основному через специальную цепь подзарядки – в пусках мотора он участия не принимает. При этом снаружи абсолютно ничего не видно – на любом автомобиле мы обязательно находим такие закоулки, куда добраться не так просто. Такой машине «глотку» не заткнешь, а даже у угонщиков нервы не железные. Само собой, аналогичным образом при желании спрячем и пейджер: стыдно смотреть, когда передатчик «вычисляется» с первого взгляда... Первый признак профессионально установленной системы – никаких следов снаружи.

Понятно, что любые «вопли», в том числе и посредст-

вом пейджера, – защита пассивная: ори не ори, а что толку, если мотор заведут и уедут… Поэтому главная задача – заблокировать двигатель, но вот этого почти никто делать не умеет, да и не хочет… Основные причины – лень установщиков и… нежелание хозяина!

Наш доверчивый человек вообще издавна привык совершать странные с точки зрения логики поступки. Запрет дверь, а ключ положит под коврик… Установит домофон, а код нацарапает гвоздем на соседней стене. Купит противоугонку, а внедряться в недра автомобиля испугается – а вдруг что случится? Вот и висят под капотами «мерсов» и «бээмвэшек» инородные проводочки и неродные реле, а горе-установщик комментирует: мол, если что-то сдохнет, так выдерни вот эту штучку и вставь вместо нее канцелярскую скрепку – поедешь дальше. Неудивительно, что угонщик первым делом «вычисляет» эти самые реле – как по внешнему виду, так и по звуку… А дальше и метод тыка подойдет: реле умеет либо замыкать, либо размыкать – вот и все…

КСТАТИ, О РЕЛЕ

Электромеханическое реле – самый ненадежный элемент в схемотехнике противоугонных устройств. При этом его заведомо легко обнаружить – оно выдает себя габаритами, звуками и определенным количеством проводов. Кроме того, даже не зная схемы подключения, реле несложно обмануть поочередной переборкой возможных вариантов: коротнуть на «плюс», попробовать «минус» – что-нибудь да сработает. Особенно когда речь идет о халтурной установке, где все наспех проложенные провода видны невооруженным глазом.

Мы никогда не применяем такие реле для блокировки – исключение разве что сильноточная цепь пуска двигателя. В остальных случаях их роль выполняют полупроводники. Простейший пример – вазовская карбюраторная «восьмерка» (см. рис.). Понятно, что в таких примитивных машинах блокировать нечего по определению, но если изменить распайку датчика Холла, доработать ответную часть жгута, а «землю» датчика пустить через транзистор, то даже электрики на автосервисах встают в тупик. Конкретный пример – полгода назад такую машину пытались угнать в Нижнем Новгороде. Поотрывали все, что можно, цепляли «пауков» – в итоге так и бросили. А хозяин еще сутки ездил по автосервисам – просил восстановить «статус-кво». Только на шестой «точке» одолели, да и то, когда нам сюда позвонили… И коммутатор меняли, и трамблер – а толку-то?

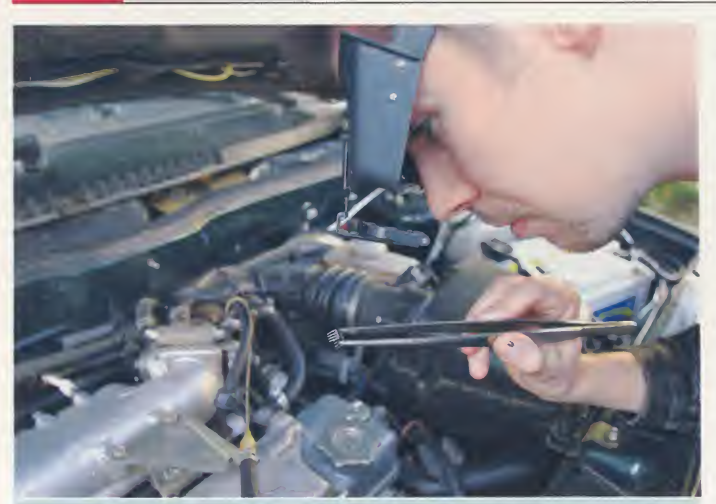
Защитить простую машину всегда гораздо тяжелее, чем «навороченную». Но в любом случае ограничиваться дежурным приемом по втыканию реле в разрыв питания катушки зажигания мы считаем просто недостойным: не можешь сделать как следует – не берись совсем. На простой машине придумать что-то необычное даже интереснее – влезть в «потроха» прерывателя, изменить привод трамблера, доработать стартер…

Блок охранной сигнализации
Коммутатор
6 5 4 3 2 1
Датчик-распределитель

«Взглянув на Ларчик, он сказал: «Ларец с секретом…» А ведь все просто – поменять коммутацию проводов, а «земляной» вывод Ларчи… простите, датчика подключить через транзисторный каскад сигнализации. Это – всего лишь один из вариантов защиты, приемлемый даже для простой «восьмерки».

КСТАТИ, О СТАРТЕРАХ

В ЗР, 1998, № 12 была приведена схема необычной блокировки стартера, применяемая нами на простейших автомобилях типа «классики». Напоминаю – достаточно разорвать связь между втягивающей обмоткой и электромотором, чтобы пуск двигателя из салона стал невозможен. Понятно, что угонщик сразу полезет с куском провода под капот, но



В корпус современной микросхемы можно упрятать, скажем, пару коммутаторов, управляющих нужными цепями. Обнаружить такого «жучка» в толще жгута почти невозможно. Аналогично выглядит бесконтактная замена для реле, управляющих «мигалками». В итоге наши «охранки» работают беззвучно.

привычная закоротка «на плюс» не сработает. Действительно, если подать напряжение на клемму «50», то оживет только удерживающая обмотка – у нее сил «не хватит», а если коротнуть контакты тягового реле, то стартер начнет крутиться вхолостую – только и всего. Стоит оговорить – подобный прием мы применяем и на иномарках: возни, конечно, много, но овчинка выделки стоит. А если еще коробка-«автомат» присутствует, так машину и с толчка не пустить... Впрочем, справедливости ради отмечу, что на доработку стартера соглашаются не все: опасаются, как бы чего не вышло... Что ж – дело хозяйское.

Вообще боязнь «как бы чего не вышло» часто у клиента в крови, и небезосновательно. Тот, у кого хотя бы раз в пятистах километрах от дома машина вдруг переставала слушаться брелока, имеет моральное право опасаться всего на свете. Тем не менее наша позиция в подобных вопросах жесткая – уж если всем другим способам защиты автомобиля мы предпочитаем электрический, то блокируем так, что никакой автосервис с ходу не вычислит.

КСТАТИ, О БЛОКИРОВКЕ

Очень часто способ блокировки придумывает... сама машина, попадающая к нам не на установку системы, а просто на ремонт. Бывает, с трудом находишь неисправность, а потом задумываешься – так ведь это же можно использовать! В итоге берем, например, вот такую микросхемку (фото) и пристраиваем внутри жгута проводов, где – не скажем. В одном случае она будет управлять низковольтными выходами под катушки зажигания, в другом – нарушит работу пары хитрых датчиков, отсутствие которых вносит невообразимую сумятицу в работу компьютера, в третьем – займется привычным «датчиком колена» (ДПКВ). Замечу, что при блокировке ДПКВ мы последовательно разрываем оба провода – известны случаи, когда заработавший двигатель отказывался глохнуть по команде брелока, поскольку сигнал умудрялся пролезать через разорванный провод в виде наводки! Датчик-то – индуктивный, амплитуда растет пропорционально оборотам... А угнать заведенную машину – скажем, от гаража, пока хозяин ворота открывает – одно удовольствие.

Полупроводники – оптроны, транзисторы и т. п. – хороши не только высокой надежностью и малыми габаритами, но еще и тем, что «не понимают» метода научного тыка. Наиболее вероятной реакцией на попытки угонщика «познакомить» их напрямую с «плюсом» или «минусом» питания будет мгновенное «харакири», после которого машина становится «невыездной» по определению. Да, после этого потребуется наше вмешательство, но, согласитесь, обратиться к нам по поводу ремонта будет куда приятнее, нежели в милицию по поводу угона.

Иногда приходится слышать: мол, какая там надежность у электроники – один паршивый полупроводник сгорит – и все... Спорить не хочу: в конце концов, все вышесказанное – это всего лишь мое, особое мнение. А насчет надежности... Ну, не знаю – возьмите и чисто визуально сопоставьте «потроха» устанавливаемых нами систем и какого-нибудь блока защищаемого автомобиля. Сравнение будет явно не в пользу последнего, так что проблему отказов охранных систем считаем надуманной.

Удивлю противников электроники еще раз: все 100% систем, устанавливаемых нами на автомобиль, мы вскрываем и дорабатываем по своему разумению! Удаляем электромеханические реле, добавляем цепи согласования с внешними полупроводниками, выбрасываем множество лишних проводов из жгутов... В итоге повышается скрытность монтажа, а клиент получает абсолютную защиту все от тех же нехороших сервисменов... Что скрывать – ребята на некоторых СТО порой любят пошалить и незаметно заменяют на обслуживаемом автомобиле основной блок фирменной противоугонки на другой, точно такой же. Хозяин ничего не замечает, поскольку новый брелок выглядит так же, как и прежний – откуда ему знать, что запасной «коллега» уже лежит в кармане угонщика, которому теперь остается просто забрать машину в удобное для него время. А наша система для каждой машины – своя: ее просто так не заменишь, будь она даже на виду.

Короче, я – за электронику: она меня еще не подводила. Кто не согласен – пусть приведет свои аргументы: можно и поспорить. □

«МЕЖПРОМБАНК» – КРЕДИТНЫЙ ЧЕМПИОН

Международный промышленный банк («Межпромбанк») объявил, что общая сумма кредитов, выданных частным лицам на приобретение автомобилей, в сентябре превысила 10 млн. долл. Только за восемь месяцев объем предоставленных кредитов в денежном выражении вырос в сравнении с 2002 годом почти в семь раз, причем средний размер кредита составил 12 тыс. долл. США.

В программе кредитования «Межпромбанка» задействовано более 30 дилерских центров. Чаще всего сюда обращаются покупатели автомобилей «Форд», «Фольксваген», «Пежо», «Вольво» и «Ленд-Ровер».

«РОЛЬФ-ЮГ» – ЛИДЕР

Дилерскому центру «Рольф-Юг», представляющему марки «Мицубиси» и «Хёндэ», всего четыре года, но за это время продано более 6200 автомобилей, в том числе 1500 – за первые девять месяцев нынешнего года. Клиентам предлагается полный модельный ряд обоих производителей наряду с широким спектром услуг: оформление кредита, лизинга, страховки. Здесь же продажа комиссионных машин, обмен старого автомобиля на новый, прокат. За короткий срок центр достиг впечатляющего результата – став крупнейшим в мире дилером корпорации «Мицубиси моторс».

БЕЗОПАСНОСТЬ – В ПОДАРОК

Автоцентр «ОВОД», официальный дилер «Рено» и «Ниссана», сообщил о начале действия своей программы по снижению ДТП в зимнее время. Немало аварий зимой происходит из-за того, что расходы на покупку зимних шин многие считают необязательными, полагаясь на себя, удачу и современную технику, а это не всегда помогает. Именно им адресована программа «ОВОДа». Теперь любой покупатель «Ниссан-Алмера» в комплектации «Комфорт» получит в подарок комплект зимней резины «Гиславед-Норд-Фрост-3».

10 ЛЕТ УСПЕХА

Группа компаний «Автомир» хорошо известна. Она объединяет сеть салонов и сервисных центров под таким названием, дилерский центр «Автопланета» и торгово-сервисный комплекс «Автосила». «Автомир» – самый крупный розничный игрок на российском авторынке – присутствует во всех его сегментах: торгует отечественными и зарубежными моделями, грузовиками, спецтехникой. Суммарный оборот компаний группы «Автомир» в прошлом году составил более 280 млн. долл. В нынешнем году, если судить по первому полугодию, этот показатель может быть увеличен более чем на 50%.

«АУДИ» – ПОД ОДНОЙ КРЫШЕЙ

В Ростове-на-Дону официально открыт «Ауди Центр Ростов». Правда, работа здесь началась уже в сентябре, когда свои услуги предложил сервисный центр и временный шоу-рум. Теперь все структуры разместились под одной крышей. «Ауди Центр Ростов» выполнен в фирменном стиле, едином для всех стран. Он расположен в самом центре города и занимает площадь более гектара. Здесь продажа новых и подержанных автомобилей «Ауди», сервисный центр, склад запасных частей с более чем семью тысячами наименований. Сегодня это самый большой центр «Ауди» на юге России.

ЗАКАЗЫ НА «РОЛЛС-РОЙС»

Компания Rolls-Royce Motor Cars Limited подписала соглашение об открытии своего центра в Москве. Ее партнером и эксклюзивным импортером автомобилей «Роллс-Ройс» в России стала фирма «БорисХоф» (официальный дилер БМВ), которая входит в ассоциацию Musa Motors. Теперь будет создана еще и отдельная компания под торговой маркой Rolls-Royce Motor Cars Moscow. Свою деятельность она начнет с продажи автомобиля «Роллс-Ройс Фантом». Заказы уже принимаются.

В НОГАХ ПРАВДЫ НЕТ

АНАТОЛИЙ СУХОВ

Ножные насосы верой и правдой служили многим поколениям автолюбителей, а теперь мало-помалу уступают место электрическим. В самом деле, коль машины стирают белье и моют посуду, почему бы не поручить электричеству и такое малопривлекательное занятие, как подкачка шин. К тому же и сами производители механических насосов (вольно или невольно – судить не нам) отваживают автомобилистов от своих изделий – очень много брака (ЗР, 2002, № 11, с. 220).

А теперь о том, что можно встретить сегодня на рынке микрокомпрессоров. Действительно ли они так хороши, как смотрятся на витрине?

Со времени последней нашей контрольной закупки прошло три года (ЗР, 2000, № 3, с. 84). С тех пор многое изменилось, и прежде всего расширился ассортимент. В крупных магазинах выбор электрических насосов едва ли не больше, чем ножных. Наряду с привычными «Мустангом» и «Темпом» появился привлекательный и дизайном, и исполнением отечественный «Муссон». Иностранцев тоже хватает, в основном турецкого и арабского происхождения. На вопросы о качестве продавцы отвечают уклончиво, но к внешнему виду не придерешься: аккуратные корпуса, длинные провода и шланги, привычная оцифровка манометра – в барах или паскалях* (хотя есть и шкала psi – фунт на квадратный дюйм). Многие из этих изделий служат по совместительству и фонарем – не такая уж бесполезная функция, как может показаться на первый взгляд. Конечно, ниппель найдешь и на ощупь, а вот оценить повреждения шины при свете звезд непросто – не все же возят с собой переноску.

Хвалят появившиеся на рынке примерно два года назад изделия датской фирмы «Эйрмэн» (Air Man). На поверку они оказались родом из Китая. Тем не менее российские дилеры дают на них трехлетнюю гарантию (в Европе на некоторые модели даже пожизненную!), да и отказов продавцы не припомнят. Интерес вызвала модель «Оул» (Owl): насос с питанием от собственного аккумулятора и ограничителем давления. Не надо разматывать и потом убирать шнур, следить за манометром, а энергии аккумулятора хватило для подкачки четырех полуспущенных «жигулевских» шин. Правда, аккумулятор придется периодически подзаряжать, а значит, все-таки возиться со шнуром и адаптером. Посоветуем «Оул» поклонникам мототехники: компактность и автономность для них на первом месте.

Многие насосы комплектуют насадками для накачки матрасов, мячей, продувки каналов карбюратора или топливных магистралей и т. п. Некоторые, судя по описанию, можно использовать для покраски автомобиля. Это, впрочем, требует комментариев. Более или менее приличные результаты получаются с помощью аэрографа (рабочее давление 2–2,5 бар) либо краскопульта (не менее 3,5 бар). У последнего расход воздуха несопоставим с возможностями любого из автомобильных насосов. Так что потребуется огромный ресивер и уйма времени для его накачки. Однако по заявленному максимальному давлению большинство насосов с лихвой перекрывает порог в 3,5 бар.

Мы купили два отечественных и два импортных насоса: «Темп-3», «Муссон»,

1 бар = 100 кПа = = 0,1 МПа ≈ 1 атм ≈ 14 psi.

«Муссон» НПП ООО «АВТОКОМ», МОСКВА

Цена – 1820 руб.

Размеры: 205х190х95 мм. Самый длинный шнур – 4,12 м, при этом очень удобно наматывается на корпус. Шланг тоже размещен удачно: прочно зафиксирован и в считанные секунды готов к работе. Есть подсветка манометра, да и сам прибор – самый точный из всех, участвовавших в нашем мини-тесте: погрешность укладывается в половину цены деления (последняя составляет 0,1 кгс/см^2). Есть кнопка стравливания воздуха. В комплекте – различные переходники для продувки, но своего места для них не нашлось – лежат отдельно. Работает насос сравнительно тихо. С заданием справился весьма быстро – за 2 минуты. Максимальное давление превышает 6 кгс/см^2 (конец шкалы манометра). При этом у «Муссона» очень низкое энергопотребление – всего 5,1 А при 2 кгс/см^2 и 6,1 А при 6 кгс/см^2.

«Эйрмэн Хок» ДАНИЯ (СДЕЛАНО В КИТАЕ)

Цена – 2550 руб.

Делит первое место с «Муссоном». Самый компактный насос: 185х175х75 мм (вместе с элегантной сумочкой на молнии). Но вот доставать и особенно укладывать весьма длинный шнур (3,45 м) в узкий отсек не очень удобно. Толщина провода намекает на недюжинный ток. Действительно, уже при 2 бар он достиг 10 А, а при 7 бар, когда срабатывает встроенный ограничитель – 11,8 А. «Эйрмэн» оказался самым быстрым – шину подкачал за 1 минуту 45 секунд. Правда, манометр приписал 0,1 бар в плюс, но его точность соответствует цене деления (0,2 бар). Продувочных наконечников в комплекте нет, зато подключать насос можно не только к прикуривателю, подойдет и стандартная автомобильная розетка (как в «Жигулях»): наконечник шнура – с удобным адаптером. Есть кнопка стравливания воздуха.

«Койдо 6825» КИТАЙ

Цена – 685 руб.

Бросается в глаза надпись на корпусе – 250 psi. Наверно, она для того, чтобы привлечь заморского покупателя – по-нашему это больше 17 атмосфер! Но манометр насоса рассчитан всего на 7 бар, а цена деления 0,2 гарантирует весьма относительную точность. Так и есть, прибор завышает показания на 0,15 бар. С заданием насос справился за 2 минуты 5 секунд (не забудем сделать поправку на реальное давление – прибавить к зачетному времени 15%). Максимальное – до конца шкалы – выдал без проблем. Токи вполне приемлемые: 5,1 А при 2 бар и 7,8 А при 7 бар. Кнопки стравливания воздуха нет, зато в крышке – набор наконечников. Габариты солидные: 265х170х85, а шнур – самый короткий: 2,88 м.

«Темп-3» ФГУП «ЗАВОД ИМ. КАЛИНИНА», САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Цена – 690 руб.

Удобный корпус умеренных габаритов (240х160х90 мм), шнур длиной 3,15 м, продувочные наконечники – в крышке отсека для шнура. Шланг с двумя зажимными наконечниками под ниппель – идеальное приспособление для накачки бескамерных шин. Известно, что посадить «бескамерку» на обод непросто: подачи воздуха от насоса не хватает – он выходит через щели, не распирая шину. Бывалые соединяют шлангом накачанное колесо с «пустым» – и шина на месте. Выключатель насоса заедает – ногти недолго обломать. Работает «Темп-3» весьма неторопливо: на подкачку шины ушло 3,5 минуты. Зато шуму от него, пожалуй, меньше, чем от остальных. Манометр завышает давление на цену деления – 0,01 МПа. Ток при 0,2 МПа не так уж мал – 7,6 А, при максимально допустимых по инструкции 0,35 МПа он возрастает до 8,4 А.

«Койдо» (Coido) и «Эйрмэн Хок» (Air Man Hawk). Оценили удобство пользования, производительность (сколько времени потребуется для подкачки «жигулевской» шины с 1 до 2 бар), максимальное давление (покупают же их и для грузовиков), наконец, потребление тока при давлении 2 бар и максимальном. Все изделия испытывали при выключенном двигателе (как предписано инструкцией) от бортового аккумулятора, заряженного на автомобиле.

Подведем итог. Все купленные нами образцы к службе годны. Явных проколов, как при знакомстве с ножными насосами, мы не обнаружили (если не считать небольшую утечку воздуха из наконечника шланга «Темпа-3»). Традиционный недостаток – отсутствие русскоязычных инструкций к импортным насосам. Затертая наклейка на упаковке – сомнительная альтернатива. Данных о максимальном потребляемом токе мы там не нашли. Между тем не в каждом автомобиле цепь прикуривателя выдержит более 10 ампер. Хорошо еще, что указан режим эксплуатации. Ему лучше следовать и не пытаться накачать за один присест колесо от КамАЗа – по словам бывалых, «запаривщиеся» насосы горят ярко.

Если инструкция все же есть, посоветуем особенно внимательно прочитать строки о гарантийных обязательствах. Мы покупали насосы в разных магазинах Москвы и области, и везде нас, мягко говоря, дезинформировали. На «Эйрмэн Хок» продавец пообещал лишь два месяца гарантии вместо положенных трех лет, на «Муссон» – год вместо указанных в инструкции 18 месяцев, «Темп-3» заслужил лишь «две недели на обмен», хотя в паспорте черным по белому написано: «12 месяцев со дня продажи». Про гарантийные талоны продавец просто «забыл». Только звонок дилеру и визит к администратору магазина позволили внести ясность. Но не будем слишком придирчивы – шины-то мы накачали! □

НЕ БУМАГОЙ ЕДИНОЙ

АЛЕКСАНДР БУДКИН. ФОТО АВТОРА

До чего вроде бы простая вещь – фильтр. Воздушный, масляный, топливный – какая разница, все здесь ясно и понятно. Фильтрующие материалы покупают у нескольких известных в мире фирм, конструкцию задает сам производитель автомобиля. Собери аккуратно, и дело в шляпе. Но если все так просто, почему в наших экспертизах среди лидеров всегда несколько импортных изделий и лишь затем наши. Причем у последних тоже своя градация: кто-то всегда ближе к лидерам, а кто-то стабильно замыкает рейтинги. Может, стоит разобраться, в чем дело?

ПЛОХО ИЛИ НОРМАЛЬНО

Начнем с того, откуда разрыв между своими: чем в наших экспертизах обычно отличаются «плохие» фильтры от «нормальных».

Даже беглый просмотр результатов тестов ЗР за последние два-три года дает основание сказать: основной причиной полного провала изготовителя служат или грубые нарушения предписанной конструкции, или столь же грубое пренебрежение правилами технологии.

Совсем недавно (ЗР, 2003, № 2) главной причиной провала воздушных фильтров для карбюраторных «волг» стала неправильная высота изделия. Часть производителей не учла, что на более «свежих» машинах высота корпуса фильтра больше, чем на старых, и по привычке штамповала низкие фильтры. Им на ум не пришло, что такие почти не фильтруют. Только после выхода нашей экспертизы изготовители фильтров взялись за голову и исправили ошибку.

Похожее случалось и с воздушными фильтрами для карбюраторных «жигулей». В 2002 году проведенная нами проверка показала, что далеко не все держат высоту. А еще раньше (ЗР, 2001, № 9) уже экспертиза масляных фильтров для тех же «жигулей» выявила, что не все они умеют вовремя открывать перепускной клапан. Это, по нашему убеждению, тоже отклонение от конструктивных требований.

Теперь примеры ошибок в технологии. В ЗР, 2002, № 2 были опубликованы результаты проверки топливных фильтров карбюраторных «жигулей» (маленькие такие, пластиковые). И оказалось, что изделие из требуемых по технологии бумаги и корпусов может быть просто плохо склеено. В другом случае – с воздушными фильтрами выяснилось, что вместо принятой во всем мире бумаги воспользовались синтетической «паутиной» (ЗР, 2002, № 6). Как следствие – некоторые показатели были провалены в десятки раз.

НОРМАЛЬНО ИЛИ ХОРОШО

Понять отличия между фильтрами-«троечниками» и «хорошистами» помогает общение с производителями. В рыночных условиях одно и то же предприятие может делать фильтры для нескольких заказчиков под разными торговыми марками. И это совсем не значит, что изделия идентичны по качеству.

Рано или поздно все фильтры попадают на прилавки магазинов, где на них вешают ценники, когда одинаковые, а когда разные. Конкуренция побуждает наших производителей бороться за низкую цену и почему-то, куда реже, – за высокое качество. А как снизить цену фильтра?

Самый безобидный, на первый взгляд, и простой способ – уменьшить число гофров у бумажной шторы. Снизится расход бумаги и одновременно сократится время работы станка над каждой шторой. Экономия не бог весть какая, но если учесть, что завод за год делает не один миллион фильтров, накапает достаточно. Чтобы почувствовать разницу между нормальным фильтром и «облегченным», приведем пару цифр. По данным, полученным нами, «не для печати», на одном из предприятий, число гофров у вазовских «карбюраторных» фильтров, производимых для разных заказчиков, колеблется от 110 до 200!

Есть, понятное дело, и другие способы экономии. Скажем, у одного и того же зарубежного производителя можно приобрести бумагу подороже и подешевле. Но даже очень сильно поджмотничав при закупке бумаги, все равно в рекламе фильтра обязательно скажут: «сырье от лучших мировых производителей».

ХОРОШО ИЛИ ОТЛИЧНО

Посчитаем, что мы знаем, как сделать хороший фильтр: не экономить на материалах, соблюдать технологию, не допускать ошибок. Но позволит ли это прорваться в лидеры? За ответом мы отправились в Италию – на один из крупнейших в Европе заводов, производящих фильтры.

Торговая марка ФИАМ (FIAAM) принадлежит компании «Соджефи» (Sogefi),

которая сама входит в состав одного холдинга. Компания по праву гордится тем, что ее детали подвески стоят на пяти самых продаваемых в Европе автомобилях, а еще и на некоторых самых дорогих, вроде «Майбаха», «Феррари» или «Астон-Мартин». Но основной ее продукцией (не удивляйтесь) являются... фильтры. «Соджефи» принадлежит 38% европейского, 40% южноамериканского и 8% всего мирового рынка фильтров. Так что ее опыт не вызывает сомнений.

Первые полчаса общения со специалистами ничего вроде бы для нас не открыли: лучшая бумага, точное соблюдение технологии. Интересное появилось позже, когда зашла речь о разработке фильтров для перспективных автомобилей. Оказалось, на это уходит от двух до пяти лет! Интересуемся подробностями.

Специалисты, занятые проектированием фильтров, тесно сотрудничают с инженерами, создающими автомобиль, прежде всего, компоновщиками подкапотного пространства. Удается предварительно определить несколько возможных конфигураций корпуса будущего фильтра, его размеры. Под каждый из вариантов проектируют фильтрующие элементы из разной бумаги, с разным числом гофров, разной пропиткой. Затем, если результаты испытаний будущего фильтра не устраивают, начинается долгая совместная работа с производителем бумаги. Последнему нередко приходится предлагать новый ее состав, нигде не применявшийся ранее. Так в итоге совместного сотрудничества рождается на свет простое на вид изделие, которое оказывается лучшим или одним из лучших среди аналогичных.

Использовать бумагу известного производителя еще не означает употребить именно то сырье, которое окажется наилучшим для конкретного фильтра. Образно говоря, квадратному фильтру может подойти одна бумага, а круглому будет впору другая. Так же разными могут оказаться и оптимальные способы укладки бумаги, состав ее пропитки.

На подбор удачного сочетания материалов, конструкции и технологий у известных фирм может уйти не один год. Очевидно, когда автомобиль идет в серию, времени на подгонку и серьезные изменения уже не останется, поэтому производители, которые не держат руку на пульсе времени, всегда в менее выгодных условиях. Сделать хороший фильтр они смогут, а побороться за призовые места в каком-нибудь тесте будет уже сложно.

Фильтр прост? Да, но и его проектируют на компьютере.

Масляный фильтр проверяют при разных давлениях в магистрали и оценивают, нет ли утечек в вакууме.

СЛАВЬСЯ ОТЕЧЕСТВО...

После сладкого рассказа о загранице напрашивается, однако, послесловие другого содержания. Понятно, что бороться за подкапотное пространство «мерседесов» нашим производителям фильтров трудно, не по зубам. Но почему они проигрывают иностранным конкурентам в соревновании за наши родные «жигули», «самары» и «волги»?

Ответ прост и в то же время нерадостен. Потому что мы с вами за долгие годы убедили производителей, что товар дешевый, пусть и некачественный уйдет быстрее, чем качественный, но дорогой. А можно ли требовать от наших производителей высокой культуры производства, пока у нас, покупателей, не сформировалась культура потребления? Остается, как всегда, надеяться, что и то и другое все же не за горами. А пока... Почитывайте наши экспертизы. На досуге. □

РОБОТА НАТ АШИПКАМИ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

ДЕШЕВЫХ НЕ ЖДИТЕ

Прошедшее лето не стало исключением из правил, которые выработали для себя наши автопроизводители: хотя бы раз в сезон повышать цены.

АвтоВАЗ в очередной раз так и сделал – в среднем на 1,5%. Большинство моделей подорожали на 1000–2900 рублей; автомобили «десятого» семейства, в комплектацию которых входит кондиционер, – уже на 6800–7400 рублей. По информации пресс-центра АвтоВАЗа, «новые отпускные цены приняты в соответствии с политикой ценообразования на 2003 год, в основу которой положен индекс инфляции». Если сложить все «мелкие» скачки (а это уже четвертое подорожание с начала года), то в сумме получится, что за девять месяцев отпускные цены на «жигули», «самары» и «нивы» выросли приблизительно на 20%.

Примерно на столько же выросли и розничные; их пик пришелся на июль, но в августе-сентябре покупательский спрос на отечественные автомобили стал падать. Поэтому дилеры снижали розничные цены. Так, «классика» за месяц подешевела в среднем на 100 долларов, а «девятка» – на 200.

Продажи новых иномарок в России за 9 месяцев 2003 года.

Между тем, несмотря на создаваемые государством «благоприятные условия», выпуск машин на АвтоВАЗе продолжает падать. Автогигант уступает российский рынок иномаркам: конвейеры в Тольятти притормаживают, чтобы избежать затоваривания.

На этом фоне странно прозвучало сообщение, которое сделал председатель совета директоров ОАО «АвтоВАЗ» Владимир Каданников. По его словам, в ближайшие несколько лет ВАЗ покинет ценовую нишу до 5 тыс. долларов и сконцентрируется на производстве автомобилей стоимостью 6–9 тысяч! Так и есть: после ухода из Тольятти «классики» ВАЗу не с чем выступить в сегменте самых дешевых авто, а новых разработок таких машин не ведется. Теперь, по мнению В. Каданникова, настал черед «Самары» – ВАЗу необходимо высвободить мощности для освоения новых моделей. Устаревшие на рынке останутся, но выпускать их продолжат в Ижевске и Сызрани. Каданников полон оптимизма: он считает, что через несколько лет рынок новых автомобилей в России разрастется до 2,2 млн. штук, так что у АвтоВАЗа всегда останется свой сегмент.

Однако, по мнению ряда экспертов, АвтоВАЗ теряет позиции. Люди, чья зарплата перевалила 500 долл. в месяц, уже хотят ездить на хороших машинах, причем перераспределение рынка идет быстрыми темпами. За первое полугодие 2003 года продажи новых иномарок выросли в среднем в 1,5 раза, а иностранных автомобилей, собранных в России, – почти в 6 (!) раз. В то же время Россия в первом полугодии 2003 года сократила производство автомобилей на 6,1% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, причем продажи АвтоВАЗа упали почти на 14%. Не лучше выглядят и другие заводы: на 3–4% сократились продажи УАЗов и «Оки»; совсем упала «Волга» – почти на 60% (возможно, это связано с паузой в производстве при модернизации модели). Потенциальные покупатели все чаще обращают внимание на новые недорогие иностранные автомобили, и в ближайшие годы эта тенденция только усилится.

А недавно Министерство экономического развития и торговли предложило правительству в очередной раз повысить пошлины на ввоз новых иномарок – до 35% (окончательное решение о введении новых пошлин пока не принято). Основная цель этой акции – привлечь в Россию иностранных автопроизводителей.

Уже сейчас самые ходовые вазовские машины («самары» и «десятки») вплотную приблизились по цене к недорогим иномаркам. В салонах дилеров за обычную «десятку» просят от 6,5 до 7,5 тыс. долл. плюс неизбежные доплаты за антикор, «протяжку», «музыку» и прочее. За те же деньги в салоне можно приобрести узбекскую «Дэу», корейско-российские КИА и «Хёндэ».

Для типичного представителя среднего класса порой единственным стимулом к покупке «десятки» становится отсутствие в свободной продаже недорогих иномарок (почти все модели нужно заказывать за два-три месяца). Учитывая, как быстро растет производство иностранных автомобилей в России, можно утверждать, что стимулов будет все меньше. И наша соседка Украина – тому пример.

РЫНОК, КОТОРЫЙ МЫ ПОТЕРЯЛИ. ПОЧТИ

По итогам первого полугодия в лидеры украинского рынка неожиданно вышла марка «Дэу», на долю которой пришлось почти 25% всех продаж. Если в начале года продажи «Дэу» и ВАЗа были соизмеримы (примерно по 22,5%), то нынешний результат российской марки – всего 18,7%! А ведь еще год назад ей принадлежало более 50% рынка. В затылок уже дышит ЗАЗ: за август, к примеру, новых запорожских автомобилей было продано всего на 30 штук меньше, чем тольяттинских!

Только за месяц ВАЗ утратил 5% рынка, что стало своеобразным рекордом: так быстро и низко не падал еще ни один производитель. Причин тому две: дефицит автомобилей и нереально высокие цены – как результат мер по защите украинского производителя. Дефицит дилеры объясняют проблемами самого АвтоВАЗа, который систематически срывает поставки машинокомплектов на сборочные заводы Украины. Как следствие, ползут вверх цены. Например, за ВАЗ-2104 просят уже 6 тыс. долл. (!), ВАЗ-2107 стоит 5,1 тыс., а ВАЗ-21093 – 6–6,6 тыс. Самую простую ВАЗ-21102 предлагают за 6,9–7 тыс., а 16-клапанные ВАЗ-21103 стоят почти на тысячу дороже. Как утверждают украинские дилеры, «десятки» сейчас покупают только фанаты марки, потому что ни качество, ни комплектация не соответствуют нынешним реалиям. Ведь за те же деньги можно купить «Дэу-Ланос» с кондиционером и электропакетом.

В 90-х годах ВАЗ быстро потерял рынки Восточной Европы и Прибалтики. По такому же сценарию он сегодня теряет Украину. Кто следующий?

ШЕФ, СВОБОДЕН?

БРИГАДА «ЗА РУЛЕМ»

Наверно, многим из нас приходила в голову мысль: случись что – займусь извозом. Это же просто! Но все ли знают – что это такое, такси?

В самом деле: почему частник везет дешевле, чем «Волга» с шашечками? Как стать таксистом? Какая машина лучше подходит для извоза? Правда ли, что хлеб таксиста – легкий? Кто придумал шашечки? Ответы вылились в целое исследование, в котором мы использовали в основном данные по Москве, где сосредоточен самый мощный «таксистский парк».

РЫНОК ЗЕЛЕНЫХ ГЛАЗ

Его делят между собой компании «извозчиков» на своих машинах, объединившиеся под началом диспетчера; профессионалы, работающие в больших «старорежимных» ТМП (таксомоторных парках); довольно крупные фирмы, демонстрирующие новые подходы; наконец, «бомбилы»-любители. Их больше всего на московских дорогах – ежедневно 20–25 тысяч машин выезжают подработать на широкие проспекты первопрестольной. Но сегодня речь не о них.

Рынок, в известной степени, дикий: например, в столице всего 3,5 тысячи легальных, лицензированных таксомоторов, с которых казна получает налоговые отчисления. Причем 21 из 38 лицензированных компаний – бывшие таксопарки.

ЧАСТНИК С МОТОРОМ

Костяк российского такси сегодня – это те, кто сделал частный извоз своей профессией. По некоторым данным, их только на столичных дорогах 10–15 тыс. человек; особенно распространена такая схема в регионах. Некоторые работают в одиночку, другие организуют собственные конторы. Владелец такого «парка» создает диспетчерскую и набирает автовладельцев со своим транспортом – естественно, самым разношерстным.

Водитель «отстегивает» фирме 200–400 руб. в день – за услуги диспетчера. Что касается расценок, то обычно исходят из сложившейся таксы: в такой-то район – столько, и баста. Для нестандартных маршрутов 8–10 руб./км,

Уже сегодня в Москве можно поймать «Волгу»-такси, оборудованную на западный манер. Такса обычная, 12 руб./км.

Безналичный расчет возможен с помощью импринтера – устройства для снятия копии с пластиковой карты.

Навигационная система позволяет диспетчеру все время держать машину в «поле зрения»; нажав красную кнопку, водитель дает сигнал тревоги – диспетчер может прослушать салон.

Электронный таксометр выдает фискальный чек, по которому пассажир может отчитаться в бухгалтерии своего предприятия.

Радиостанция позволяет оперативно выезжать на заказ.

а за каждую минуту ожидания по 3–5 руб. В небольших городах такса заметно ниже.

В чем ущербны мелкие конторы? Многие работают без лицензии, на свой страх и риск, не платят налоги. Кое-кто даже связан с криминалом – держит под контролем «хлебные» точки – вокзалы, аэропорты, не пуская конкурентов. Случись что с пассажиром – и фирма-перевозчик, отвечающая за него, растворится в воздухе, одна реклама в местной газете останется. Тем не менее, этот сектор имеет перспективу, и не случайно: какие-то фирмы легализуются, закупают машины, сдают их в аренду шоферам – этакие маленькие таксопарки.

ПАРТИЯ СДАНА

А где же «правильные шашечки»? Существуют же в Москве 38 лицензированных фирм, которые все делают по старинке: и таксометры в машины ставят, и медицинское освидетельствование водителей проводят, и автомобили в должном виде содержат.

В них числится, как было сказано, около 3,5 тысячи машин, но удовлетворить столичную потребность они не в состоянии (требуется 12–12,5 тысячи такси). Из бывших ТМП и комбинатов двадцать один сегодня – акционерные общества; пакеты акций поделены между частниками и городом. Их экономическое состояние оставляет желать лучшего. Махина, рассчи-

Зеленый огонек – дань традиции. Кстати, погасить его «не по делу» нельзя: в некоторых таксомоторах установлена система, определяющая загрузку.

танная на 600–1000 автомобилей с собственным малярным и кузовным цехами, не может быть рентабельной, если в ней осталось 100–150 машин.

В попытках выправить финансовое положение московские таксопарки пробуют различные схемы. Самый распространенный вариант – сдавать машины в аренду таксистам, которые в этом случае уподобляются… правильно, частникам! Арендовать «Волгу» можно за 600–800 рублей в сутки. Мелкий ремонт таксомоторный парк сделает за свой счет. А вот на крупный (равно как и на бензин) придется раскошелиться водителю. Тариф, который в итоге и становится зарплатой таксиста – 10–12 руб./км, а при ожидании или движении со скоростью ниже 5 км/ч – 240 руб./ч.

Более-менее прилично себя чувствуют только 17 из лицензированных столичных компаний. Некоторые обзавелись недорогими иномарками. Здесь тоже сдают машины в аренду – многие видели «ситроены» и «хёндэ» с шашечками по бортам. Эти машины, как правило, работают только по вызовам, тарифы на услуги кусачие: с 8.00 до 21.00 с пассажиров берут 20 руб./км, стоянка – 5–6 руб./мин. Во сколько обходится аренда автомобилей? Коммерческая тайна.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Пользуетесь ли вы услугами такси?

16% *да, предпочитаю официальное такси*

[illegible] *всегда еду на частнике*

38% *ловлю, что придется*

31% *на такси не езжу*

ЕДВА НЕ ЗАБЫТОЕ СТАРОЕ

Наиболее многообещающей сегодня представляется все же иная схема. На рынке такси вновь появились фирмы со своими собственными машинами и наемными работниками. Никакой аренды, у водителей стабильный оклад – около 10 тыс. рублей в месяц плюс премии и чаевые. В сумме может набежать тысяч 20, а то и больше, но приходится попотеть. Зато никаких проблем с бензином, ремонтом, обслуживанием – это головная боль компании. Тариф – 12–15 руб./км. Подадут такси бесплатно, а в конце поездки выдадут чек, дубликат которого окажется у диспетчера.

Пожалуй, самое важное в этой схеме даже не точный таксометр и не чек. Машина, водитель, клиент – все застрахованы на случай аварии! Может, со временем такое станет правилом на всем зеленоглазом рынке?

ВЗГЛЯД ПОВЕРХ ШАШЕЧЕК

Как считает первый заместитель начальника ГУП «Московский таксомоторный транспорт» Татьяна Григорьева, в том, что у нас такси было практически отдано на откуп частникам, виновата не только экономическая ситуация. В Законе о лицензировании, который начал действовать в 2001 году, нет даже слова «такси» – его заменяет не очень внятная формулировка «перевозка легковым автомобильным транспортом на коммерческой основе». Между тем такси – это не просто легковушка (как минимум, необходим таксометр), а таксист – не просто водитель…

Столичные власти пытаются найти выход. Третьего июня 2003 года было принято постановление N 425-III «Об основных направлениях развития таксомоторных перевозок в Москве». В нем оговаривается процедура добровольной аккредитации при Управлении транспорта и связи Правительства города. Отныне горожане смогут отличить «правильных» таксистов от «бомбил», а в случае претензий пожаловаться городским властям.

Также в постановлении изложена схема для инвесторов. Город обладает крупными пакетами акций бывших государственных таксопарков и готов на конкурсной основе предоставить свою долю в управление, а затем и продать по льготной цене.

Помогут такие меры или нет? Трудно сказать. Но если на столичных улицах будет хватать подмигивающих зеленым глазом машин в шашечку, у людей появится выбор между ними и частником на стареньких «Жигулях». □

ПРИГЛАШАЕМ НА РАБОТУ…

Проблема кадров – самая острая у всех без исключения столичных (а также питерских) таксопарков. Для водителей-профессионалов это занятие неприбыльное и непрестижное, да и риск велик… За месяц работы (не самой легкой!) в столице таксист может получить «чистыми» 300–500 долларов, поэтому москвичей со стажем сюда не очень-то заманишь.

В трудовой книжке потенциального таксиста должен быть зафиксирован водительский стаж не менее трех лет, а в паспорте желательно гражданство России или Белоруссии. В крупных парках кандидаты на место за рулем проходят недельную подготовку. Работают таксисты либо посменно (сутки через сутки, двое через двое), либо пять дней в неделю с двумя выходными. Разбогатеть тут вряд ли удастся, вот и получается – технические проблемы таксопарки решают, а кадровые – увы…

Сегодня в московских таксопарках дефицит кадров, а раньше в такси «работали» лучшие актеры: Олег Ефремов («Три тополя на Плющихе»), Аркадий Райкин («Люди и манекены»), Николай Крючков («Горожане»). Более эффективную рекламу еще поискать…

ФОТО ИТАР-ТАСС

ПРЕТЕНДЕНТЫ НА ШАШЕЧКИ

В допереcтроечные времена в такси царствовали «волги». Самые большие из наших серийных машин, прочные и живучие, они более всего подходили для этой цели. Рыночные отношения покончили с «диктатурой» «Волги» в такси. Старые парки обзаводились «жигулями» и «москвичами», а новые игроки выпустили на линии иномарки. Легальные же и нелегальные частники вообще используют что придется.

Какой же из тех автомобилей, что пробует себя на роль таксомотора, достоин у нас нести на борту заветные шашечки? Мы пригласили на автополигон четырех претендентов: «Волгу» – традиционное «советское» такси, «Ситроен-Берлинго» таганрогской сборки, представляющий (во всяком случае, в Москве) «новое русское» такси, «Форд-Скорпио» – весьма характерный для частного извоза (могут быть его аналоги) и, наконец, пробующую свои силы на новом поприще «Оку» ВАЗ-11113.

ВОЙДЕМ, ВЫЙДЕМ, ПОСИДИМ...

Такси подано, можно садиться. Заметим: только в России в свободном автомобиле стремятся занять переднее сиденье. Мы оценим все-таки задние пассажирские места. «Берлинго» здесь вне конкуренции: широкий и высокий дверной проем в сочетании с низким порогом – то, что надо для «извоза». Сзади трое средней комплекции чувствуют себя вполне комфортно – не упираются коленями в спинки передних сидений, высокий потолок не грозит повредить даме парадную прическу.

Широкие, но более низкие проемы «Волги» и «Форда» при посадке потребуют, как мы знаем, изящного наклона, зато размеры сиденья дают пассажирам куда большее «жизненное пространство». С «Окой» дело хуже. Для пожилого, рослого (не говоря уже о тучном) человека посадка в «Оку» будет нелегкой. Размеры дверного проема здесь достаточны, но как пробраться к заднему сиденью? Правда, двое пассажиров средних габаритов при невысоких водителе и переднем пассажире не испытают особых неудобств в непродолжительной поездке.

По размерам и, главное, удобству багажного отделения лидер тот же. Здоровенный багажник «Ситроена» с малой погрузочной высотой (расстояние от земли до пола багажника) недвусмысленно напоминает: этот автомобиль был задуман как грузопассажирский. Маленькая «Ока» при откинутой спинке заднего сиденья может составить конкуренцию большому хэтчбеку – «Форду» и даже «Волге», чья неприкаянная запаска отнимает много места. Может, таксомотору достаточно «докатки» или вовсе ремкомплекта для бескамерных колес и хорошего электрокомпрессора? Впрочем, погрузка и укладка багажа – обязанность водителя и плата за эту услугу уже идет при включении таксометра.

Такси на полигоне. Исследуем «по науке» размеры пассажирских мест и багажников.

ЗАГРУЗИЛИСЬ? ПОЕХАЛИ

Современный, по-своему изящный и легкий на ходу «Берлинго» сноровисто движется в городской толчее. Скромный 1,4-литровый мотор в совокупности с «короткими» передачами обеспечивает «французу» достаточную резвость. Бензин «95-й», зато аппетит умеренный. Главное, чтобы водитель не «заводился». Так и пассажирам комфортней, и топливо экономишь. В машине относительно тихо, подвеска уверенно справляется с неровностями дороги. Гидроусилитель

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ-ТАКСИ

Параметр	Модель автомобиля			
	ГАЗ-31029/3110 «Волга»	«Ситроен-Берлинго»	«Форд-Скорпио»	ВАЗ-11113 «Ока»
Размеры места для задних пассажиров, мм				
Расстояние до переднего сиденья	630–815	710–925	770–950	615–870
Высота от подушки сиденья до потолка	950	1115	950	930
Высота от пола до подушки сиденья	385	350	340	340
Размеры дверного проема, мм				
высота	950	1125	945	920
ширина	600	570	640	575
Высота порога от земли	410	430	365	375
Багажное отделение, мм				
длина	770	860	945	400
ширина	1320	1295	980	975
высота	500	520/1140	450	290/585
Погрузочная высота (расстояние до земли)	875/690	555	675	620
Дорожный просвет	160 (по редуктору заднего моста)	160 (по защите картера двигателя)	150 (по передней балке)	165 (по защите картера двигателя)

руля и скромные внешние габариты позволяют без труда пробираться в тесные дворы и втискиваться на парковку. Единственное – машина заметно теряет резвость при полной загрузке: издержки маленького мотора.

«Волга» и старенький «Форд» с большим литражом передвигаются более степенно. Весовая категория и габариты солидней – чего суетиться, не «шестерки» ведь и не «девятки». Кстати, в такси преимущественно используют «волги» с мотором ЗМЗ-4021 под «76-й» бензин.

В ремонте и обслуживании газовская машина более трудоемка, чем иномарка. Однако при бережном отношении (таксисты старой закалки знают это) автомобиль может прожить пять-шесть лет, намотав 300–350 тыс. км.

Традиционные источники шума в салоне «Волги» – коробка передач и выпускная система. В этом плане почтенный 14-летний «Скорпио», иногда устало поскрипывающий кузовными панелями, пожалуй, даст нашей фору. Зато в исправной «Волге» с умелым водителем можно и задремать, настолько невозмутима она к дорожным ухабам.

«Ока» – противоположность всем остальным. Комфорта минимум, зато компактная и шустрая. В соответствии с бортовой рекламой и впрямь «эконом-класс».

Таково вкратце впечатление «от лица пассажиров». А что скажет начальник транспортного цеха?

МНЕНИЕ ПРОФЕССИОНАЛОВ

На сегодня альтернативы ГАЗ-3110, пожалуй, нет. Да, у нее масса недостатков, но выгоды, которые дает «баржа» в роли такси, перевешивают. Скажем, вазовская «классика», быстрее окупается и менее затратна в эксплуатации, но привлекательность «Волги» для клиентов существенно выше… «Ока», протянувшая на линии более года, пока редкость. Недорогие иномарки в такси тоже недавно. Приживутся или нет – покажет время.

Таксисты-частники, как уже говорилось, используют разные автомобили. Нам достался «Форд-Скорпио» – большая, удобная машина. Вот бы такие, да новые – в таксопарки вместо «волг». Только не по карману это ни перевозчику, ни пассажиру.

Не забыли мы поговорить и с водителями. Коротко мнение таксиста-профессионала можно сформулировать так: работа на иномарке, пусть даже отечественной сборки, куда приятней. Однако любой автомобиль надо беречь и любить – он кормилец. Ведь лучший автомобиль тот, который привозит деньги. И хозяину, и водителю.

Редакция благодарит 2-й таксомоторный парк г. Москвы за помощь в подготовке материала.

СЧЕТЧИК ИСТОРИИ

1. Считается, что это первое такси в мире: моторные извозчики на «Даймлер-Таксаметр» выехали на улицы немецкого города Бад-Каннштадт в 1895 году. Двигатель развивал 4 л. с.

2. Самые массовые таксомоторы Парижа перед Первой мировой – «Рено-AG» с двухцилиндровыми двигателями – красили в яркий красный или зеленый цвет. Осенью 1914-го мобилизованные машины перевезли на передовую к берегу Марны 6500 солдат, отстоявших столицу. «Рено» получили прозвище «Марнское такси» и стали национальными героями Франции.

3. Первый серийный дизельный легковой автомобиль, дебютировавший в 1936-м, – «Мерседес-Бенц 260D» пользовался спросом в основном у таксистов. Мотор объемом 2,5 л развивал 45 л. с.

4. «Остин-Метрополитен» 1958 года оснащали 56-сильным дизелем. С небольшими изменениями и более современным двигателем так называемые «лондонские такси» выпускают до сих пор. Характерная особенность – рядом с водителем площадка для багажа.

5. «Это заднемоторное такси является, вероятно, самым современным в мире», – писал в 1967-м британский журнал «Мотор» о «вагончике» ВНИИТЭ, созданном под руководством Ю. А. Долматовского. Автомобиль даже выходил на линию, но серийным так и не стал.

И КУДА-ТО ВСЕ СПЕШАТ ТАКСИ

История российского такси началась примерно в 1907 году, когда один московский чудак решил сделать свой «Олдсмобил» наемным экипажем. Видимо, это была простенькая двухместная повозка с длинным рычагом вместо рулевого колеса (такие по американской лицензии выпускали и в России), малопригодная для извоза.

Через пять лет в Санкт-Петербурге было уже 328 таксомоторов, а в Москве – более 220. Конкуренцию огромной армии безмоторных извозчиков они, конечно, составить не могли, тем не менее в феврале 1913-го городская Дума Санкт-Петербурга ввела единые тарифы, учитывающие время суток, число пассажиров, и потребовала пломбировать счетчики. Да, да! Уже тогда ставили устройства, «отщелкивающие» стоимость поездки. Кстати, первые простенькие счетчики – разноцветные бумажные ленты, бегущие по круглому циферблату, – появились за границей еще на конных экипажах.

До революции россиян возили разные автомобили: немецкий НАГ, чешские (тогда их числили австрийскими) 18-сильный «Лаурин и Клемент-GDV» и 10-сильный «Велокс». Последний на родине называли «русский тип» – видимо, большая часть машин уходила в Россию. В автомобильном справочнике А. М. Пашкевича 1912 года упоминались также два «даймлер-лесснера», изготовленные в столице.

Новая история отечественных такси началась лишь в 1925-м. Этот факт зафиксировали И. Ильф и Е. Петров: «В Москву прибыли сто двадцать маленьких черных, похожих на браунинги таксомоторов «Рено». Первые пятнадцать «рено-KG» выехали из ворот гаража в Орликовом переулке 25 июня».

Автомобили оказались на редкость живучими: последние проработали в Москве до 1933 года, когда на линию стали выходить отечественные ГАЗ-А с шашечками. Кстати, клетчатую расцветку, по легенде, придумали лондонские таксисты еще в начале XX века, чтобы машины были лучше заметны в городском потоке.

В начале прошлого века в Москве среди прочих работали 10-сильные «велоксы».

«Рено-KG» с 20-сильным мотором рабочим объемом 951 см³.

Во второй половине тридцатых в такси работали ГАЗ-М1.

Оранжевые сигнальные фонари на крышах появились в СССР на ГАЗ-24 и очень редких в такси ГАЗ-3102.

В двадцатых-тридцатых годах такси у нас было недешевым удовольствием и вместе с тем... острым дефицитом. Не мудрено: в 1927-м, когда по столице СССР колесило 120 «рено», по Парижу бегало почти 16 тысяч наемных машин, в Лондоне и Берлине – более 8 тысяч.

В Москве, помимо открытых ГАЗ-А, работали «газики» с закрытым, более комфортабельным кузовом сокольнического завода «Аремкуз». Таких, правда, было очень мало. В 1936-м парк стали обновлять «эмками», тогда же появились первые грузовые такси – полуторки ГАЗ-АА, а чуть позже и маршрутки ЗИС-101, работавшие на Садовом кольце. В 1939-м в Москве было три таксопарка и около 2000 машин.

После войны на улицы вышли «победы» и ЗИМы, а в качестве маршруток – ЗИС-110. Зеленый огонек, символ советских такси 1950–1980-х, появился в 1949 году. Таксисты носили кожаные фуражки с буквой Т на кокарде. Такой же знак позднее можно было увидеть и на дверцах машин.

Специальной окраски, если не считать синие грузовые ГАЗ-51, у отечественных такси не было до второй половины шестидесятых, когда 21-е «волги», пережившие капремонт, стали красить в белый цвет с красно-оранжевой крышей. Таксисты «красные шапочки» не любили за низкое качество ремонта. С двадцать первыми «волгами» связан еще один этап истории нашего такси: на часть машин монтировали радиостанции для связи с диспетчером.

Вскоре после того, как на линию вышли 24-е «волги», их фирменным цветом стал бледно-салатный. Затем появились первые такси-универсалы ГАЗ-24-02. А вот «москвичи» на нелегкой службе не приживались (в разные годы парки перепробовали почти все модели, от 407-х до 41-х) – они доставляли водителям много хлопот и быстро изнашивались.

Перед перестройкой в Москве числилось более 16 тысяч такси, но в часы пик поймать машину было нелегко, да и расплатиться по счетчику не всегда удавалось: «извозчики» требовали добавки! Таксометр чуть было не стал музейной редкостью... впрочем, это уже не история, а современность. □

πd-КВАДРАТ!

ГЕННАДИЙ ИВАНОВ

Даже бесформенные останки аварийного колеса при желании можно отбалансировать: вывешенное, оно будет вращаться практически без вибрации. Ну, а как насчет его основной функции – быть опорой движущегося авто? Взгляните на рис. 1 и 2. Чем больше радиальное биение колеса (рис. 1), тем сильнее оно трясет узлы подвески, управления, а через них и кузов. Современные нормы ограничивают его величиной 1,0 мм. Считается, что при этом возбуждаемая колесом вибрация мало сказывается на состоянии машины, ощущениях водителя и пассажиров.

Но у колеса есть и осевое биение (рис. 2) – при каждом обороте пятно контакта несколько смещается вправо-влево, передавая на руль переменную силу – и он колеблется. Норма для осевых биений колеса – не больше 1,5 мм. Между тем под действием ударов и других факторов диск и шина порой искривляются настолько, что фактическое смещение пятна контакта с дорогой от обоих видов биений превышает «допуск» во много раз! Такому колесу место на свалке.

Определить эти дефекты легко. У «квадратного» колеса биение и протектора, и обода видны невооруженным глазом. Можно их измерить – например, воспользовавшись кирпичом с линейкой (см. фото). Хотите точнее? А зачем? Биение около миллиметра – приемлемо, «вопиющее» – недопустимо!

Иногда у новых шин встречается врожденный дефект (рис. 3). Смещение «половинок» хотя бы на полмиллиметра вызывает при качении переменные силы в контакте с дорогой, что крайне нежелательно.

Но очень часто трясут и колеса отличной формы, ни разу не битые. Причина хорошо известна – недостаточно тщательная балансировка и, как следствие, «остаточный» дисбаланс.

Проверяем биения протектора.

РАЗНЫЕ КОЛЕСА

Однажды к нам за советом обратился коллега из неавтомобильного издания. Он пригнал из автосалона «девятку»… с разными колесами! Мы это поняли, не видя машины – по его рассказу: «Трясет руль! То сильней, то слабей – метров через сто. Может, проверить сход-развал, тормоза, рулевое?»

Причем тут сход-развал или рулевое, когда на передке колеса разные! Бедняга чуть табачным дымом не поперхнулся! Мол, как это возможно, чтобы на новой машине разные колеса?! Мы оказались правы. На левом – штатная шина 175/70х13, а на правом 165/70х13. Ошибка на конвейере? Вряд ли. А вот в автосалонах всякое бывает!

Тут пострадавший задал первый осмысленный вопрос: «А все же почему новенькие колеса руль трясут?»

ХОРОША ТЕОРИЯ...

Перед нами совсем новая «Самара». Насколько хорошо отбалансированы колеса – неизвестно. А чем больше остаточный дисбаланс колеса, тем сильней трясет машину: вертикальную вибрацию как-то сглаживает амортизатор, горизонтальная же может передаться на руль.

Как это происходит, показано на рис. 4. Векторы неуравновешенных сил вращаются вместе с колесами и когда совпадают по направлению (рис. 4, а), передок автомобиля колеблется преимущественно в продольно-вертикальной плоскости, а руль спокоен. Но взаимоположение «тяжелых мест» колес меняется: на повороте они проходят разные пути, бывает, что неодинаково изношены, накачаны и т. д. В положении, как на рис. 4, б, неуравновешенные си-

Рис. 1. Радиальное биение колеса.

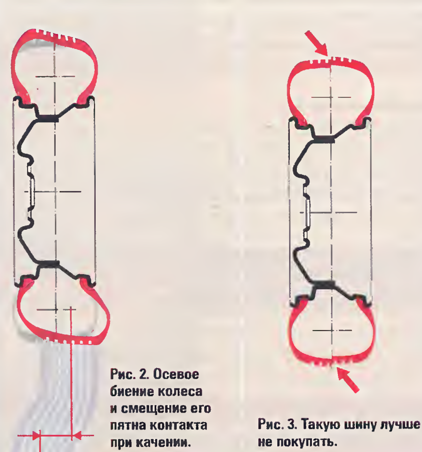


Рис. 2. Осевое биение колеса и смещение его пятна контакта при качении.

Рис. 3. Такую шину лучше не покупать.

лы трясут руль уже вокруг его оси. Направления вибрационных перемещений показаны красными линиями.

А теперь о том же – в цифрах. Допустим, одно колесо всего на 0,1% меньше другого – результат износа. На прямой дороге на 1000 оборотов большего приходится 1001 оборот меньшего. При окружности протектора около 1,8 м через каждые 1800 м повторяется вся картина вибраций (уверен, многие автолюбители подобное замечали).

В случае с коллегой, обмерив шины, мы получили другие цифры: окружность левой – 183 см, а правой – 179 см. Если не лезть в дебри теории, то примерно через 50 оборотов левой (в пути около 91,5 м) правая сделает 51 оборот. Картина опять-таки периодически повторяется.

На рис. 5 показаны переменные силы, передаваемые на руль колесами, в виде синусоидальных кривых с немного различающимися частотами. Их совместное действие иллюстрирует алгебраическая сумма. Не правда ли, занятно! Вот так и «треплет» руль – то больше, то меньше.

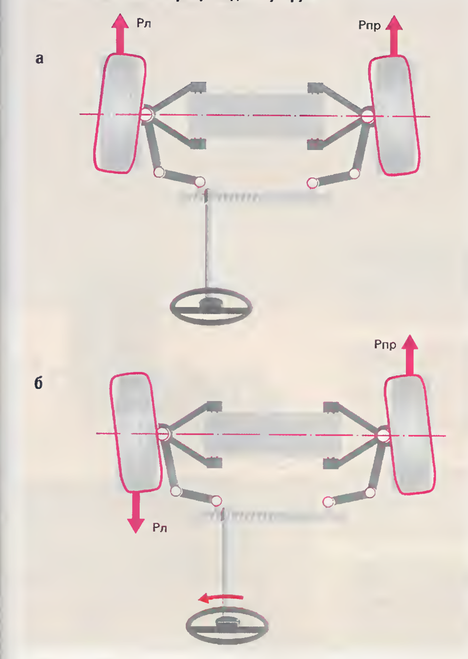
Но то же мы получим, гоняя машину с одинаковыми колесами по круговой трассе. Вот ответ еще на одну загадку: почему иногда вибрации руля неожиданно возникают (или, напротив, пропадают) после поворота дороги.

Еще один пример. Зима. Дорога «пятнистая»: тут асфальт, там лед. Руль трясет то сильней, то слабей, но без всякой системы... В чем дело? В хаотических проскальзываниях колес.

Ну а что объединяет все эти примеры? Существенный остаточный (после балансировки) дисбаланс колес, близкий к верхнему «допуску». Иначе говоря, балансировать их желательно как можно более точно. При малейших сомнениях в результатах балансировки стоит потребовать, чтобы колесо установили на станке через специальный адаптер, тогда оно центрируется строго по отверстиям под крепежные шпильки или болты, как и на автомобиле.

Рис. 5. Просто физика: переменные силы, передающиеся от колес на руль, и их алгебраическая сумма. Левое колесо больше правого. Вибрации руля периодически нарастают и убывают.

Рис. 4. Так колеса трясут подвеску и руль.



НЕПРОСТЫЕ «РЕАЛИИ»

Схема, показанная на рис. 3, – самая простая. В действительности любое реальное колесо имеет не только какой-то остаточный дисбаланс – статический и динамический, но и погрешности формы, да и жесткость шин по окружности неравномерна. К тому же вместе с колесами вращаются массивные детали – тормозные диски, приводы. Случалось, что, желая побороть вибрации, кто-то покупал высокоточные колеса, «обувал» их в лучшие шины, тщательно балансировал... и в итоге разочарованно разводил руками. А «виноватыми» оказывались тормозные диски.

Наконец, на больших скоростях вращения шина ощутимо деформируется от центростремительных сил, и тогда дефекты ее каркаса, брекера, протектора могут выливаться в дополнительный дисбаланс. На низкооборотном станке и не поймаешь!

Чаще всего кривой диск заменяют. Но будет ли новый лучше? К сожалению, не то нынче качество запчастей, чтобы на это рассчитывать.

Особого внимания заслуживает внезапное, без видимых причин увеличение вибраций колес или руля. Остановимся, осмотрим машину. Прилипший к ободу ком глины, намерзший лед, потерянный балансировочный грузик – серьезные, хотя и безобидные источники «лихорадки». А вот когда на шине «грыжа» с кулак или отслоился кусок протектора – значит, остановились не зря: не доводить же дело до взрыва колеса!

Иногда в дисках колес (даже мягких стальных) возникают усталостные трещины. Сначала небольшие. Неряха, не моющий колес, едва ли их заметит. Позже трещины станут расти все быстрее и тряска начнет нарастать. Тот, кто на это отреагирует, будет прав, иначе колесо развалится.

Если руль трясет, важно понять характер вибрации. И в зависимости от этого искать ее источники. Биения колес выявить несложно. Запредельные недопустимы. В таких случаях диски колес меняют или (если это еще возможно) ремонтируют. Но для «кривых» шин – только замена. □

ГРАНАТЫ ДРУГОЙ СИСТЕМЫ

МАКСИМ САЧКОВ

Многие называют привод колеса ШРУСом и наоборот. Это – неправильно, так что прежде, чем говорить о взаимозаменяемости, разберемся с терминологией. Привод в сборе – узел, передающий момент от коробки передач к колесу. Он состоит из двух соединенных валом шарниров равных угловых скоростей – ШРУСов (в просторечии их еще часто именуют «гранатами»).

Оригинальный привод на «Самару» стоит около 1500 рублей, импортные аналоги в полтора-два раза дороже. Цена на отечественные приводы для «москвичей-2141» – около тысячи рублей, иностранные – от двух до трех.

За наружные «гранаты» (те, что ближе к колесу) зарубежного производства для переднеприводных моделей ВАЗ просят практически столько же, сколько за заводские – 600–900 руб., а вот пользующиеся меньшим спросом внутренние ШРУСы – почти в два раза дороже. Кстати, для «Нивы» и «Таврии» за рубежом делают только наружные «гранаты» – в магазинах и на рынках они стоят 800–1200 руб. Цена всех четырех импортных ШРУСов для «сорок первого» примерно одинакова – в зависимости от фирмы-производителя 750–1000 руб.

Некоторые иностранные компании не обошли вниманием и владельцев «Оки». Правда, на столичных прилавках можно найти, опять же, только наружные «гранаты». Например, производства фирм «Сифам» (номер по каталогу 606-341) или «Метелли» (маркировка 15-0341).

Обычно импортную продукцию продают в упаковках, где указана маркировка. Часто номера по каталогу дублируют и на деталях. При покупке ШРУСа обзаведитесь также новым пыльником с хомутами, стопорными кольцами и ступичной гайкой. Впрочем, чтобы оградить покупателя от лишних неудобств, многие производители прикладывают их вместе с узлами. Не забудьте о смазке, если, конечно, ее нет в комплекте.

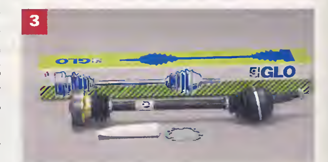
Чтобы продлить жизнь ШРУСам, регулярно проверяйте состояние защитных чехлов. Особое внимание обращайте на наружные «гранаты» – статистика продаж подтверждает, что они чаще страдают из-за порванных пыльников. Если обнаружите прохудившийся чехол, а характерного хруста подшипника пока нет, перед установкой нового пыльника не поленитесь промыть шарнир и заменить смазку.

Владельцы переднеприводных «москвичей» должны помнить, что приводы колес у этой модели одинаковой длины. Отсрочить покупку новых узлов можно, поменяв правый и левый местами.

Прежде чем отправиться в магазин или на рынок, советуем ознакомиться с результатами наших экспертиз (ЗР, 2003, № 4; 2002, № 8). □

1

2



3

4

5

6

ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМОСТЬ ПРИВОДОВ ПЕРЕДНИХ КОЛЕС И ШАРНИРОВ

Автомобиль	Производители, номер фото						
	Отечественные	«Лебро» (Löbro) 1	«Сифам» (Cifam) 2	«Гло» (Glo) 3	«Метелли» (Metelli) 4	«Пиленга» (Pilenga) 5	«Спидан» (Spidan) 6
Наружный ШРУС							
ВАЗ-2108–21099, 2110–2112, 2114, 2115	2108-2215012	302040	607-081	3107	15-1081	CV-P 1001	0.020817
«Москвич-2141», «Святогор»	2141-2215054	302794	607-184	3226	15-1184	–	0.022996
«Нива»	2121-2215012	302130	607-223	3120	15-1223	CV-P 1002	0.020698
«Таврия»	03 30320 002	300950	606-228	3320	15-0228		
Внутренний ШРУС							
ВАЗ-2108–21099, 2110–2112, 2114, 2115	2108-2215078	–	617-028	4107	16-1028	CV-P 2000	–
«Москвич-2141», «Святогор»	2141-2215078	–	617-015	4512	16-1015	–	–
Привод передних колес							
ВАЗ-2108–21099, 2114, 2115	2108-2215011 (левый)	301467	655-179	7106	17-0179	AX-P 1203L	0.020815
ВАЗ-2108–21099, 2114, 2115	2108-2215010 (правый)	301468	655-180	7107	17-0180	AX-P 1204R	0.020816
«Москвич-2141», «Святогор»	2141-2215050	302829	655-125	7226	17-0125	–	0.023163

ГОРЯЧАЯ ТЕМА – СТРАХОВАНИЕ!

В наши дни обязательное страхование, без сомнения, горячая тема. Интересы очень многих она затрагивает... и слишком много вопросов вызывает. Сегодня мы объединяем материалы на тему страхования в одном разделе Клуба. Критикуем ОСАГО – увы, есть за что, внимательно читаем правила страхования и даем слово страховщикам для ответов читателям.

ДЖЕНТЛЬМЕНЫ ИГРАЮТ В ОСАГО

МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

«Страховые предприятия обеспечивают значительную устойчивость благосостояния отдельных лиц...»

А каких лиц? Классический Адам Смит, чье высказывание мы только что привели, имел в виду нас, страхователей. Однако недаром говорится: «Дай политику свободу рук и найдешь их в своих карманах»... Похоже, именно это и произошло с законом про «автогражданку».

Конечно, считать деньги в чужом кармане нехорошо, но уж больно интересно. Впрочем, за то, чтобы наконец-то приоткрыть хотя бы форточку в пресловутом «окне в Европу», очень многие из «зарулевцев» искренно были согласны платить. В конце концов, кому не хочется почувствовать себя этаким джентльменом, который, даже вылезая из разбитого автомобиля, достает не монтировку, а визитную карточку – дескать, всегда к вашим услугам, сэр... А всякими там финансовыми проблемами займутся, конечно же, другие джентльмены – те, которым мы с вами, сэр, регулярно платим деньги. Вот почему «За рулем» изначально обозначил свою позицию по «автогражданке»: мы – за! Однако... вот пара выдержек из нашей почты последних месяцев...

«Как там у Белинского или Герцена: «Страшно далеки они от народа»... Журнал вещает то, что власть имущие хотят услышать – хотя это сегодняшняя тенденция всех масс-медиа...»

«Вообще я удивлен, что ЗР подхватил кем-то придуманную глупую фразу типа «Закон плох, но давайте мы его примем, а потом будем разбираться». Это не делает чести ни депутатам, ни тем более уважаемому изданию».

...НО ГРАЖДАНИНОМ БЫТЬ ОБЯЗАН?

Так что же плохого в новом законе? Да, платить лишние деньги неприятно, но зато потом – год без забот! И Европа опять-таки приблизилась, хотя и на Руси знали, что «страховать» – это значит отдавать «на страхъ, на ответъ, на ручательство». А мы должны всего-навсего заполнить вот такую бумажку (фото) и переслать ее в страховую компанию – «на ручательство» профессионалам.

Бумажка – простите, «Извещение о ДТП», – должна отныне находиться с нами в пути денно и нощно – как «права» или валидол... Предполагаем худшее – произошла авария: время пошло! Выскакиваем из машины, с ужасом оцениваем ситуацию, хватаем... да нет, не монтировку, а эту самую бумажку – мы же играем в джентльменов!

«Помимо Извещения обязательно оформление... сотрудниками ГАИ, для чего вы можете прибыть на ближайший пост...» То есть – покинуть место происшествия? Это по-нашему, по-бразильски...

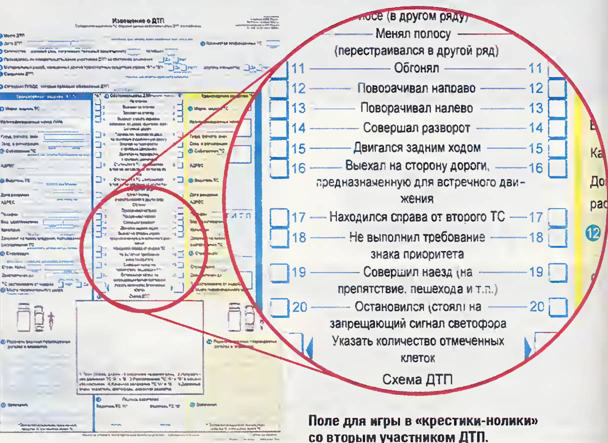
Кстати, насчет милиции. В одной из уважаемых страховых компаний нас предупредили – мол, не вздумайте по горячим следам бросаться писать какие-либо объяснения: вы же в состоянии стресса! Понапишете про себя черт знает что, потом не отвертитесь... И с извещением можете не торопиться – дома спокойно заполните и отправите... Мы сначала попытались поспорить, а потом поняли: это не потому, что ребята с собственными документами плохо знакомы – просто они уже знают, чем все закончится, и желают нам добра.

«Попросите по возможности заверить Извещение своей подписью сотрудника ГАИ». То есть, если подпишет – хорошо, нет – ну и не надо? Это уже было в записной книжке Ильфа: вахтер проверял у всех документы, а у кого не было, тех пускал так...

Конечно, джентльмен – это тот, кто остается джентльменом, даже имея дело с неджентльменом. Но что все-таки делать, если второй участник аварии родом не из Девоншира, а из Крыжополя и явно предпочитает монтировку шариковой ручке? А вот что:

«Если второй водитель отказывается подписывать Извещение,... заполните его самостоятельно <и направьте> страховщику второго участника ДТП». Простите – а куда конкретно? Если этот тип даже подписываться не хочет, то как из него адрес-то выбить? И где гарантия, что это не будет адрес местной психушки? Теперь давайте порисуем!

«Тщательно нарисуйте схему ДТП. Укажите названия улиц, направление движения транспортных средств во время столкновения и их конечное положение, расположение светофоров, дорожные знаки... конфигурацию осыпей грязи...» Для справки – на это выделяется участок Извещения размером 85 на 47 мм. А если мнения во-


Извещение о ДТП

...лосе (в другом ряду)
Менял полосу (перестраивался в другой ряд)
11 Обгонял 11
12 Поворачивал направо 12
13 Поворачивал налево 13
14 Совершал разворот 14
15 Двигался задним ходом 15
16 Выехал на сторону дороги, предназначенную для встречного движения 16
17 Находился справа от второго ТС 17
18 Не выполнил требование знака приоритета 18
19 Совершил наезд (на препятствие, пешехода и т.п.) 19
20 Остановился (стоял) на запрещающий сигнал светофора 20
Указать количество отмеченных клеток
Схема ДТП

Поле для игры в «крестики-нолики» со вторым участником ДТП.

дителей расходятся? И про грязь – это, конечно, сильно...

Смотрите-ка, а этот, из Крыжополя, тоже за перо взялся! Так ведь он там сейчас такого понапишет...

«Необходимо проследить,... чтобы другие участники ДТП не вписали... ничего лишнего». Может быть, все-таки за монтировкой сходить?

Все? А теперь бросим играть в лордов и маркизов, а просто прикинем, чем вся эта ахинея обернется на практике? Вернее, уже оборачивается.

ТРЕТИЙ ЛИШНИЙ

Так вот. Если в ДТП виноваты вы, то лучше разойтись полюбовно на месте – вот тебе, мужик, на новый бампер и будь здоров! А вот со страховщиками лучше поиграть в молчанку – не был, не имел, не участвовал... В противном случае уже в следующем году вам придется платить за эту ОСАГО аж на 50% больше, а через год – на 40% больше, чем в этом. Даже если вообще перестанете ездить... Так пусть ваши деньги лучше достанутся тому, кто действительно пострадал!

Если в ДТП виноваты не вы, а тот, из Крыжополя, то вам предстоят разборки... нет, не с той конторой, которой вы платили деньги за ОСАГО, а с этим самым Крыжополем! Если, конечно, хватит сил, средств и нервов. Учтите, что крыжополец, скорее всего, поведет себя согласно сценарию из предыдущего абзаца, а потому, если будет предлагать деньги «на месте» – хватайте! А чтобы обезопасить себя на все случаи жизни, оформите... обычную добровольную страховку!

Есть и еще один вариант событий, думаю, самый вероятный. Виновник аварии окажется ухмыляющимся пацаном на ржавой «трешке» без бамперов, номеров и всякого понятия как о техосмотре, так и об этих самых «городских» штучках типа ОСАГО. Суду, если таковой вообще состоится, будут предъявлены мамины шесть соток под Калугой и папина комната в коммуналке города Калязина. В дураках окажется, как всегда, тот, кто вел себя по закону – извините, но это будете вы... Правда, говорят, что с нового года заработает какой-то фонд, из которого направо и налево будут раздавать деньги для покрытия как раз вот таких вот случаев. Ну-ну...

Третьим лишним во всех этих историях окажется господин Страховщик – тот, кому отдали деньги «на ручательство». И, увы, будем отдавать, потому что деваться некуда. Хотя попробую предсказать будущее – всего-навсего возрастет цена «левого» техосмотра, а к «пакету документов», выдаваемых добрыми гаишниками в обмен на купюры, добавится заветный талончик. Вот туда-то мы и пойдем.

Потому что суть нынешнего закона об ОСАГО такова – тебя посылают на три буквы, а ты идешь, куда хочешь... □

КОГДА СТРАХОВКА НЕ СТРАХУЕТ

СЕРГЕЙ ВОЛГИН

В редакцию обратился Алексей М. Его автомобиль был застрахован в одной очень уважаемой компании, но случилась беда – машину угнали. И не было бы никаких проблем, если не одно «но». По забывчивости Алексей оставил в салоне сумочку с документами, вместе с которой автомобиль и растаял вдали... Хозяин сообщил в милицию, а затем пошел в страховую компанию. Вежливый служащий сначала расспросил о всех подробностях случившегося, затем предложил изложить то же самое на бумаге. Причем заверил, что вопрос будет решен в ближайшее время. А спустя пару недель по почте пришло письмо... об отказе в выплате страхового возмещения. Основанием для отказа послужил тот факт, что автомобиль был угнан вместе с документами.

К сожалению, когда мы внимательно изучили все бумаги, ничем обнадежить Алексея не смогли. В Правилах страхования транспортных средств, утвержденных руководителем этой компании, было черным по белому записано: «Не является страховым случаем угон (хищение) транспортного средства вместе с регистрационными документами». И все! Любые претензии по поводу отказа в выплате страхового возмещения абсолютно бесперспективны.

ЧИТАЙТЕ ИНСТРУКЦИИ, ГОСПОДА!

Правила страхования есть у любой страховой компании. Это – основной документ, имеющий для фирмы силу закона. Что можно страховать, от чего, каким образом, как выплачивать возмещение и в каких случаях можно этого не делать и т. д. Правила утверждаются страховой компанией и являются формально условиями договора, который заключается между клиентом и фирмой. Кстати, право самостоятельно составлять и утверждать такие правила предоставлено страховщикам статьей 943 Гражданского кодекса РФ.

Например, как вы понимаете, нельзя специально «подставлять» застрахованный от ДТП автомобиль. То же относится и к документам, оставленным в машине. Ведь тем самым вы значительно упрощаете жизнь угонщику...

В качестве других типичных примеров можно привести требования хранить машину только в гараже, запреты на использование транспортного средства в спортивных, учебных целях или на управление автомобилем в состоянии опьянения. Это, согласитесь, нормально. Но зачастую в правилах страхования встречаются завуалированные основания для отказа страховой компании в выплате страхового возмещения.

УГОН – НЕ КРАЖА!

«Применительно к настоящим Правилам страховым случаем является хищение застрахованного ТС путем кражи, грабежа, разбоя». Наверняка многие из тех, кто страховался по таким рискам, уверены, что, если их автомобиль «уведут», они без вопросов получат страховое возмещение. Но это далеко не так! Кража, грабеж и разбой – это совершенно разные преступления. И ответственность за них предусмотрена разными статьями Уголовного кодекса – 158, 161 и 162 соответственно. Но автомобили крадут редко – гораздо чаще их... угоняют. А угон – это еще одно самостоятельное преступление, ответственность за которое предусмотрена статьей 166 УК. Не вдаваясь в юридические тонкости, скажу, что если преступник уводит автомобиль «для себя» или «на продажу», то это кража. А если «берет просто прокатиться» – угон. Подавляющее большинство преступников, если их ловят, естественно, сознаются в угоне – за это срок меньше. Страховая компания, получив из милиции справку о возбуждении уголовного дела по статье «Угон», откажет в выплате возмещения.

Или, например, взятый из правил другой компании пункт о страховании дополнительного оборудования от хищения «...путем кражи со взломом». Возмещение будет выплачено только в том случае, если вор взломал замок или разбил стекло, чтобы взять магнитофон. Если же дверь была открыта ключом, ни о какой страховке не может быть и речи.

...Одна страховая компания отказалась выплатить возмещение по гражданской ответственности, так как ДТП произошло по вине клиента компании! В правилах этой фирмы было записано, что если страховой случай наступил в результате нарушения клиентом законодательства РФ, в выплате возмещения может быть отказано. Так как виноват в ДТП действительно был клиент (он нарушил Правила дорожного движения, то есть требования законодательства), значит, и на страховое возмещение он не имеет права. Причем такое требование в Правилах имеет под собой вполне законные основания: статья 928 Гражданского кодекса РФ прямо запрещает страхование «противоправных интересов». Требование Гражданского кодекса, возведенное в степень абсурда, вступает в противоречие с законом об обязательном страховании. Ведь риск гражданской ответственности и страхуется как раз для того, чтобы причиненный клиентом вред возместила страховая компания!

К сожалению, в одном материале невозможно привести все случаи, когда страховая компания может отказать в выплате возмещения. И все же это не повод отказаться от страховки: мировой опыт показывает, что страхование имущества – единственный более-менее надежный способ уберечь вложенные в него деньги. Главное, помните, что, прежде чем заключить договор, вы имеете полное право внимательно ознакомиться с правилами страхования. И даже проконсультироваться с юристом. И только если все условия вас устраивают – можно заключать договор. □

ОТВЕЧАЕТ РОСГОССТРАХ

На вопросы ЗР отвечает руководитель департамента автострахования компании «РОСГОССТРАХ» ВАЛЕРИЙ ВИКТОРОВИЧ НИКИТИН

Не секрет, что лимит ответственности по обязательной страховке недостаточен. Надо ли дополнительно приобретать полис добровольного страхования? Как в этом случае будет возмещаться убыток?

Сложившаяся практика добровольного страхования показывает, что для регионов принятый лимит ответственности приемлем (около $3700 на одного потерпевшего). Но он явно недостаточен для крупных городов. Поэтому Росгосстрахом разработана программа добровольного страхования гражданской ответственности, которая позволит гибко подходить к выбору лимита ответственности.

Суть программы в том, что клиент может за минимальную плату получить полис добровольного страхования автогражданской ответственности в дополнение к ОСАГО. Фактически, если страховой суммы по ОСАГО не хватит для выплаты страхового возмещения пострадавшему, то оставшаяся часть возмещения погашается за счет полиса добровольного страхования. На таких условиях полис ОСАГО со страховой суммой 300 000 руб. будет стоить порядка 900 руб.

В случае ДТП какие документы необходимо представить клиенту (или потерпевшей стороне) в компанию, чтобы она имела законные основания для выплат?

Потерпевший должен представить в страховую компанию виновника аварии: извещение о ДТП, заполненное на месте происшествия и завизированное на ближайшем посту ГИБДД (если в аварии погиб человек или был нанесен ущерб здоровью, то вызов ГИБДД на место происшествия обязателен); справку о ДТП, выданную ГИБДД; копию протокола об административном правонарушении; копию постановления по делу об административном правонарушении.

Как будут решаться вопросы о выплате, если в ДТП участвовали стороны, имеющие полисы разных страховых компаний?

На процессе урегулирования убытков это никак не скажется. Ущерб будет возмещаться страховой компанией виновника ДТП.

Предполагается ли предоставлять скидку клиентам, отъездившим год без аварий, или законом это не предусмотрено?

Законом установлена система скидок и надбавок, зависящих от количества страховых случаев во время срока страхования. Система включает в себя 14 классов. При заключении впервые договора ОСАГО страхователю присваивается третий класс. Если он в течение одного года не попал в аварию, то в следующем году ему присваивается четвертый класс и предоставляется скидка 5% при заключении следующего страхового договора. Если же за год автовладелец совершил одно ДТП, то в следующем году он платит базовый тариф плюс 50%. Если же автовладелец попадет в аварию дважды в год (или чаще), то страховой тариф будет умножаться на 2,45.

Говорят, в некоторых районах автолюбителям «рекомендуют» определенные компании: «чужая» страховка недействительна. Встречались ли вы с такими фактами?

Случаи, когда в регионах прямо отстаиваются интересы определенных страховых компаний, имеются. В отдельных местах были даже заявления в прессе о том, что кроме полиса, выданного какой-то определенной компанией, другие к рассмотрению при прохождении техосмотра приниматься не будут.

Члены РСА (Российский союз автостраховщиков) обмениваются информацией обо всех случаях недобросовестной конкуренции, в том числе и с использованием административного ресурса, и направляют письма в соответствующие страховые компании в целях недопущения подобных фактов. Наказывать такие страховые компании будут и по закону.

Если вдруг ДТП произошло по вине государственной или военной машины, на страхование которых пока не предусмотрено денег в бюджете, что делать пострадавшему?

Ему придется обращаться в суд таким же порядком, как до введения обязательного страхования автогражданской ответственности, и требовать у государства возмещения потерь. Но только до января 2004 года. К этому моменту должны быть застрахованы и государственные автомобили.

Случилась авария. Кто должен сообщить об этом страховщику? Виновный, пострадавший или оба? А если неясно, кто виноват?

В Правилах обязательного страхования сказано: «Потерпевший, намеренный воспользоваться своим правом на страховую выплату, обязан при первой возможности уведомить страховщика о наступлении страхового случая». На месте ДТП заполняется извещение в страховую компанию, которое заверяется сотрудником автоинспекции. Пострадавший должен принести извещение в офис страховой компании или направить его по факсу в течение 5 дней. Если авария произошла в отдаленной местности, то срок подачи извещения увеличивается до 15 дней.

Человек поехал в отпуск на машине. Далеко от дома произошло ДТП, виновата другая сторона. Где пострадавший получит компенсацию, где будет ремонтироваться машина? Время отпуска ведь ограничено.

Проблем с этим не должно быть. Тем более, если виновник застраховал «автогражданку» в известной и крупной компании, имеющей разветвленную филиальную сеть. Компенсацию можно получить либо в том регионе, где произошло ДТП, либо по месту жительства пострадавшего.

Правда ли, что в стоимость полиса по ОСАГО страховщики заложили расходы на «безопасность движения», то есть, например, установку светофоров на аварийных перекрестках?

Около 80% собранных страховыми компаниями средств идет на возмещение ущерба. Приблизительно 5% от поступлений остается у страховщиков. Остальные средства идут на выплаты в резервные фонды, в том числе на борьбу с мошенничеством и на превентивные меры, направленные на снижение аварийности.

Что для страховой компании выгоднее: обязательное или добровольное страхование автогражданской ответственности?

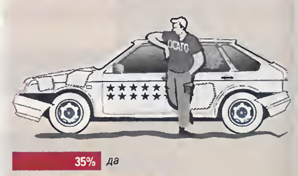
Обязательное страхование автогражданской ответственности – это норма, направленная на защиту всех граждан России, ведь каждый человек может пострадать на дороге. Закон об ОСАГО гарантирует возмещение вреда, причиненного жизни, здоровью и имуществу пострадавших в ДТП.

Добровольное же страхование – личное дело владельцев машин и полностью зависит от их желания обезопасить себя.

ОСАГО – хороший маркетинговый ход. Именно обязательные виды страхования могут послужить толчком для развития страховой культуры, которая в целом по стране остается низкой. А расширять объем иных услуг можно за счет быстрой и качественной работы с клиентом (особенно в случаях урегулирования убытков) и современного конкурентоспособного продукта. □

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Вы уже приобрели полис обязательного страхования гражданской ответственности?



НАРОДНОЕ ТВОРЧЕСТВО

ВИКТОР ДМИТРИЕВ. ФОТО: **П. БЕЛЕНКО, А. АРСЕНТЬЕВ, И. СУТОВСКИЙ, Д. МАТНИН**

Российская глубинка издавна славится народными промыслами. Гжельские, хохломские и другие поделки известны далеко за пределами России, стали своеобразной визитной карточкой страны. Не менее традиционными для России были, есть и еще долго будут проблемы с дорогами. Еще одной традицией стало приложение ремесел к борьбе с вечной бедой.

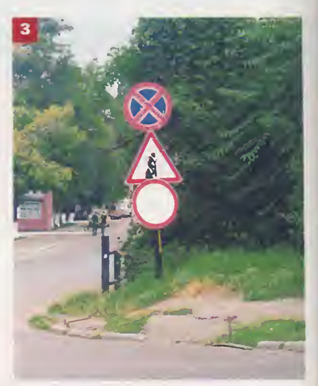
Пожалуй, наиболее популярный народный знак – 1.23 «Дорожные работы». Как только его не малюют! В редакции накопилась целая коллекция фотографий подобных «шедевров», присланных изо всех уголков России. Причины такого разнообразия просты: эти знаки изготавливают всевозможные РСУ, СМУ и другие организации, проводящие на дороге ремонтные работы, поэтому, как правило, они весьма далеки от ГОСТов. Яркий пример на фото 1. Похоже, рисовали его по технологии, изобретенной Остапом Бендером в «Двенадцати стульях», только в роли сеятеля выступал местный дядя Вася. Если вглядеться, на знаке можно различить рукавицы, сапоги и... высунутый язык. Правда, лукавят белгородские строители: за две недели пребывания в Белгороде автор фотографии так и не обнаружил признаков усердия в работе ремонтников.

Читатель из Челябинска прислал пример находчивости местных дорожников (фото 2). Зачем тратиться на несколько знаков, если вполне справляется один? Оказывается, «два в одном» – это не только шампунь.

А что, по-вашему, хотели сказать краснодарские власти, установив такое странное сочетание знаков (фото 3)? Быть может, средний из них служит для построения логической связи между знаками «Движение запрещено» и «Остановка запрещена»? Пока его значение так и не разгадано.

На фото 4 – пример творческого подхода владельцев стоянки в Магнитогорске к изображению дорожных знаков 5.15 «Место стоянки» и 2.6 «Преимущество встречного движения». Мы-то оценили, что единая стилистика знаков прекрасно гармонирует со свежим снегом. Оценят ли водители?

В заключение – еще один пример народного творчества. Обнаружили мы его во время нашего марафона «Евразия-2003» в городе Ачинске Красноярского края (фото 5). Согласитесь, нестандартная трактовка ПДД. Если помните, действие знака 3.1 «Въезд запрещен» не распространяется на маршрутные транспортные средства. Откуда такое «уважение» к местным водителям автобусов? А может, дополнительную табличку надо понимать буквально: ведь знака «Движение ослов» пока не придумали? □



РОДСТЕР ДЛЯ «МАТЕРИ-РОДИНЫ»

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

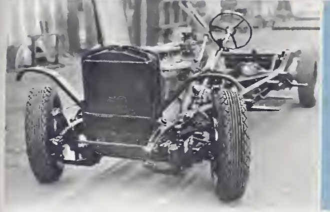
Солдаты работали споро: за ночь разобрали кусок стены Дома Союзов, через пролом на руках внесли в фойе второго этажа длинный зеленый автомобиль и еще до позднего зимнего рассвета привели фасад в порядок. Операцией руководил лично директор ЗИС Иван Алексеевич Лихачев. Утром, когда делегаты и гости московской партконференции заполнили здание на Большой Дмитровке, директор выглядел именинником. На элегантный открытый автомобиль нельзя было не обратить внимание. Но главное: сам Сталин, а за ним и другие члены политбюро не только осмотрели, но и одобрили необычную машину…

Год 1938-й был для московского автозавода, как и для всей страны, нелегким. Партия требовала наращивать выпуск автомобилей, а качество их вызывало постоянные нарекания. Более всего – легковых ЗИС-101, к которым, естественно, предъявляли особые требования. Совещания по качеству советских лимузинов были долгими и нервными: виновных в браке завтра могли назвать вредителями. А завод, как и другие предприятия, и так лихорадило: чуть не ежедневно в отделах, цехах и бюро недосчитывались арестованных прошлой ночью сотрудников.

В такой обстановке проектировать спортивный автомобиль (конструкторы в своем кругу называли его «шик-модерн») – занятие неблагодарное, если не опасное. Особенно учитывая, что молодые инженеры даже не имели санкции сверху. Да и вообще, в задачи КБ экспериментального цеха ЗИС, руководимого Владимиром Кременецким, входило проектирование испытательных приборов, оснастки и оборудования, а отнюдь не автомобилей. Но Кременецкому, как и его столь же молодым коллегам Николаю Пульманову и Анатолию Пухалину, было тесно в этих рамках. Заводилой стал, видимо, Пухалин, он заканчивал вечерний факультет московского автодорожного и темой его диплома стал «Скоростной автомобиль».

Пухалин создал общую компоновку, переработал подвески ЗИС-101: обе, в частности, получили стабилизаторы поперечной устойчивости. Задний мост с гипоидной передачей (кстати, первой в СССР) проектировал Кременецкий, а двигателем занялся Пульманов. Он заметно форсировал мотор 101-го, увеличив число оборотов, степень сжатия, изменив фазы газораспределения. Двигатель получил головку блока, поршни, шатуны из алюминиевого

Для двухместной машины база огромная – 3570 мм.



Конструкторы автомобиля были уверены: ЗИС способен достичь 180 км/ч. Автомобиль выглядел необычно не только на фоне отечественных, но и большинства зарубежных ровесников.

Шасси ЗИС-«Спорт» с рядной «восьмеркой» объемом 5,77 л мощностью 140 л. с.

сплава, иные коленчатый и распредвал, впускной коллектор, карбюратор. Мощность возросла в полтора раза – с 90 до 140 л. с. В переработанной коробке передач появились конические синхронизаторы и ускоряющая передача.

Сделать спортивный кузов из серийного 101-го? Такой примитивный ход молодым фантазерам не приходил даже в голову. На их удачу в конструкторском отделе работал кузовщик (теперь бы сказали – дизайнер) Валентин Ростков, который легко подхватил смелую идею. Ростков (кстати, еще и неплохой художник-маринист) нарисовал несколько акварельных вариантов родстера. «Худсовет» – три инженера и дизайнер – отобрали лучший.

Проект выглядел внушительно, но предстояло куда более сложное – воплотить все это в металле: сделать литейные модели, штампы для поковок, оснастку, деревянный болван для кузова. Начальство относилось к затее довольно прохладно, хотя и не препятствовало – ведь спортивным автомобилем занимались в нерабочее время. Но сделать живой автомобиль? Утопия!

Помог, как это не раз случалось в советские времена, очередной громко отмечаемый юбилей. По всей стране составляли списки подарков «Матери-Родине в честь 20-летия комсомола». Старапиями комсомольца-активиста Кременецкого скоростной автомобиль наряду со сверхплановыми машинами и прочими менее заметными пунктами попал в длинный список, составленный на ЗИСе. Об автомобиле заговорили. 17 октября 1938-го «Комсомольская правда» опубликовала заметку «Спортивный лимузин» с одним из эскизов Росткова, кстати, не тем, что утвердил «худсовет».

Теперь руководству завода нельзя было отступать. Чертежи через начальника канцелярии Лихачева Алексея Эйдинова, тоже комсомольца-активиста и приятеля молодых инженеров, легли на стол Лихачеву. Он изучал документацию долго и придирчиво и 11 декабря 1938-го вышел-таки приказ № 79, где было подробно расписано, кто, что и когда должен изготовить для спортивной машины. Большинство участвующих в создании автомобиля взялись за дело с энтузиазмом.

Постепенно шасси обрастало узлами и агрегатами. Машину еще без кузова обкатывали на территории завода, «подчищали» недоделки. И, наконец – первый «парадный» выезд на окрашенном, отполированном автомобиле. Пульманов сел за руль, рядом – Пухалин, а Кременецкий смотрел, как выглядит «шик-модерн» со стороны. Радости молодых инженеров не было границ. Они не могли предполагать, что для всех троих этот ЗИС не только первая, но и последняя машина собственной конструкции.

Автомобиль получился действительно необычным, эффектным. Кузов нес отпечатки американской стилистики, но Ростков не копировал какую-то конкретную модель, а предложил совершенно оригинальное решение. Конечно, о серийном производстве никто не думал. Пижонский родстер никак не вписывался в ритм «шагов пятилетки». Даже дизайнерские находки Росткова заводу не понадобились: послевоенный ЗИС-110 велено было срисовывать с американских образцов. Единственный, пожалуй, след спортивного ЗИСа в серийном производстве – на часть двигателей ЗИС-101А, выпуск которых начали в сороковом, ставили алюминиевые головки блока, подняв мощность до 110 л. с.

Отгремели юбилейные речи. Кременецкого, Пульманова и Пухалина волновали доводка и испытания машины. Кстати, в 1940-м спортивный ЗИС на 43-м километре Минского шоссе разогнали до 162,4 км/ч, и проектные 180 км/ч были вполне реальны. Но пока что машину поместили под чехол в проходной экспериментального цеха. Потом был тот ночной выезд на московскую партконференцию, а вскоре Лихачев стал министром.

Нового директора ЗИС спортивный автомобиль совершенно не интересовал, а молодых конструкторов жизнь вскоре развела: Кременецкий остался на заводе, но занимался оснасткой для механической обработки, Пульманов ушел в очную аспирантуру автомеханического института, а Пухалин – в ракетную промышленность. Лишь Ростков продолжал работы с автомобилями: долго трудился на ЗИСе (позже ЗИЛ), затем в НАМИ, участвовал в создании многих уже послевоенных ЗИСов и ЗИЛов, в том числе спортивных.

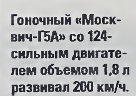
Следы той, довоенной машины давно утеряны. Далеко не первое поколение любителей старины передает из уст в уста легенды о том, что зеленый родстер где-то кто-то когда-то видел. Но бурный поток времени, видимо, унес спортивный ЗИС... на свалку металлолома. Увы, такова была судьба большинства отечественных прототипов. Но этот особенно жаль: столь неординарных автомобилей в нашей стране было совсем немного. □

Редакция благодарит Андрея НИКИТИНА-ПЕРЕНСКОГО за помощь в подготовке материала.

ИСТОРИЯ В «ЛЕТАЮЩЕЙ ТАРЕЛКЕ»

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ. ФОТО **АВТОРА**

Редкий в России «Форд-А» – родственник первой модели московского завода. Закрытых машин в Москве не выпускали.



Гоночный «Москвич-Г5А» со 124-сильным двигателем объемом 1,8 л развивал 200 км/ч.

В ноябре 1981-го на юго-востоке Москвы, в Текстильщиках, открывали музей АЗЛК. Это стало событием. Еще бы! Заводские коллекции, включающие не только документы и макеты, но и живые автомобили, были у нас тогда (да и сейчас!) большой редкостью. К тому же само здание в форме летающей тарелки – работа Евгения Малинина, в ту пору главного архитектора АЗЛК, – привлекало внимание.

Относительно небольшую, но интересную экспозицию постепенно пополняли. Конечно, здесь далеко не весь модельный ряд. В «тарелке» нет даже иных серийных машин, не то что прототипов. Кстати, еще несколько лет назад в музее стояли интересные образцы семидесятых годов – предшественники «Москвича-2141». В недавние грустные и смутные для завода времена их перевезли на старую территорию. Видимо, надо было освободить место плодам воображения последнего заводского руководства – наскоро скроенным стретчам и купе. Пока ветераны-прототипы вроде бы живы. Так же как и стоящие в «тарелке» миллионные «москвичи», автомобили пятидесятых–семидесятых, в том числе довольно редкий полноприводный «Москвич-410».

Вообще представление о редкостях меняется нынче быстро. Помните привычные «москвичи»-фургоны, которых кажется совсем недавно на каждой улице было пруд пруди? Давно такой встречали? В музее «Москвича» есть 434-й, сохраненный в оригинальном виде.

В золотом фонде коллекции раритетный «Форд-А», полуторка ГАЗ-АА, с которых начиналась история предприятия. Рядом КИМ 10-50, судя по всему, единственный сохранившийся из примерно 500 малолитражек, выпущенных в 1940–1941 гг., гоночные машины. Такие «москвичи» помнят сегодня немногие.

Автомобили для кольцевых гонок – одна из интересных страниц летописи московского завода. Их на МЗМА (затем АЗЛК) строили почти два десятилетия. На «москвичах» заводские водители неоднократно выигрывали титулы и завоевывали призовые места на чемпионатах СССР. В 1965-м они занимали весь подиум чемпионата страны.

Если бы коллекцию в Текстильщиках пополнять, пока многие (уже не все!) модели можно разыскать в пригодном для реставрации виде, то для истории страны сохранилась бы уникальная экспозиция, ценность которой с годами будет только возрастать. Но весной нынешнего года о заводском музее вновь заговорили совсем по другому поводу. Судебные приставы и атлетического сложения господа, «почистив» витрины с экспонатами, пытались вывезти в неизвестном направлении и машины. Спасибо любителям старины и журналистам: через пару дней авто вернули.

Будущее полуразоренного завода неопределенно. А музея, на дверях которого замок? Решение напрашивается само собой: коллекцию, наверное, лучше всего передать самому крупному национальному техническому музею страны – московскому Политехническому. Причем вместе с «летающей тарелкой». Казино и ресторанов в Москве хватает, а автомобильные музеи в России можно сосчитать по пальцам. В одной только ФРГ, как недавно сообщал ЗР, их 170! В конце концов мы же не Иваны, не помнящие родства. □

МУЗЕЙ АО «МОСКВИЧ»
Москва, Волгоградский пр., 42
(ныне музей не работает).

МАТЕРИАЛЫ ПОДГОТОВИЛ **АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ.** ФОТО: **АЛЕКСАНДР САДОВНИКОВ, OBS, ТСС**

ЭКЗОТИКА – ЭТО ПО-НАШЕМУ!

На московском фестивале «Автоэкзотика-2003» наряду с серьезно восстановленными раритетными автомобилями нашлись и кандидаты в нашу несерьезную рубрику. Вот родстер «Чума» из Нижнего Новгорода. Сразу вспоминаются слова героя бессмертной «Операции Ы»: «Где этот чертов инвалид?».

Интерьер «Оки» заставляет гадать: кто ее владелец? Моряк? Маньяк? Количество «мигалок» и «крякалок» на крыше не иначе как близость к... спецслужбам. А иначе – как пройден техосмотр?

А теперь – «горбатый»! Он лихо домчался в Москву из Белгорода. Еще бы: такое антикрыло намекает, что под капотом заднемоторного автомобиля двигатель от «мессершмита», не меньше.

ОТСТАНЬ, А ТО... ОШТРАФУЮ!

Водитель из Гессена (Германия) попытался лично перевоспитывать любителей наседать на него сзади на автобанах, для чего укрепил за стеклом мощную фотовспышку, а кнопку вывел на переднюю панель своего автомобиля. Как только «преследователь» приближался на недопустимую по мнению 69-летнего изобретателя дистанцию, его пугала ослепительная вспышка, похожая, кстати, на широко применяемую полицией для фиксации нарушений. Последняя не оценила стараний добровольного помощника и оштрафовала его... конфисковав прибор.

ЕЩЕ РАЗ О РОДСТВЕ

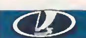
Не зря говорят о родстве душ русского и американца. Родственник наших «экзотов» – «дрим-кар» дорожной полиции города Трой в США. Мотор, конечно, посильнее, да шины подороже, а так...

ЖИВАЯ ОЧЕРЕДЬ НЕ ДЛЯ МЕРТВЫХ

В Зимбабве полиция прикрыла в одном из моргов подпольный прокат... усопших. Не удивляйтесь. Огромные очереди на АЗС, возникшие из-за топливного кризиса, заставили особенно торопливых искать обходные пути. По местным правилам льготами пользуются лишь автомобили спецслужб и те, кто следует с гробом на кладбище (климат в Африке жаркий). Находчивые санитары решили за плату предоставлять тела для поездки на заправку и не прогадали – бизнес шел бойко, но, увы, недолго. Теперь у них будет время придумать новый заработок.

БЕЗ ШУМА И... ВОНИ

Что за странная идея: пока семья с аппетитом обедает, ее главе приспичило... очистить бачок биотуалета в кемпере. Невоспитанность? Все проще – это рекламное фото фирмы SOG-Dahmann, гарантирующей, что их система отсоса газов исключает появление неприятных запахов в кемпере и вокруг него. И все же лучше бы папа немного подождал.



На ВАЗе:

НИКОЛАЙ МУРАВЬЕВ отдел топливной аппаратуры и токсичности (1);
ДМИТРИЙ ПОЛЗКОВ отдел омологации (2);
СЕРГЕЙ КОРЖЕНОВСКИЙ, АЛЕКСАНДР ЧЕРНЯВСКИЙ отдел аэродинамических испытаний (3)

1. На автомобилях ВАЗ-2101...2107 топливный фильтр установлен после бензонасоса, а на переднеприводных карбюраторных – перед ним. Почему так?

Завод комплектует топливными фильтрами тонкой очистки топлива только переднеприводные модели – на «классике» такой фильтр не предусмотрен. Именно с того времени, как началось производство «самар» и топливные фильтры появились в широкой продаже, многие автомобилисты стали сами устанавливать их и на вазовскую «классику».

Завод размещает фильтр только перед бензонасосом. Это связано с пожарной безопасностью. Корпус фильтра пластмассовый, сварной, и если его расположить в магистрали с повышенным давлением топлива, за бензонасосом, то не исключена утечка топлива через неплотности. Но это еще не все. Важно защитить бензонасос от грязи и воды: когда ось фильтра расположена горизонтально, в нижней его части, как в ванночке, будут оседать вода и грязь, плотность которых больше, чем топлива. (Последнее фильтруется верхней частью бумажной «гармошки».)

На «классику» многие автомобилисты ставят фильтр самостоятельно – обычно между карбюратором и бензонасосом, при этом располагают вертикально – скорее всего, с учетом удобства доступа к нему.

2. Допустима ли установка на «Ниву» ВАЗ-21213 гидроусилителя рулевого управления и рулевого колеса меньшего диаметра?

Любое изделие, устанавливаемое на автомобиль, должно быть сертифицировано. То есть сопровождаться документом (сертификатом), подтверждающим, что автомобиль с этим изделием соответствует действующим нормам и требованиям. Так вот: ВАЗ-21213...21214 сертифицированы изготовителем с приводом рулевого управления без гидроусилителя (заводом не предусмотрен выпуск данных моделей с гидроусилителем), а ВАЗ-2131 и ВАЗ-2120 (продукция ОПП) сертифицированы в двух вариантах – как с гидроусилителем, так и без него.

Технически установка гидроусилителя на «Ниву» моделей ВАЗ-21213...21214 вполне возможна, поскольку передняя часть кузова и рулевое управление у них такие же, как у ВАЗ-2131. Но юридически (!) это допускается только при наличии сертификата на гидроусилитель, подтверждающего пригодность изделия для автомобиля этой модели. Такое же требование предъявляется и к рулевому колесу. Сертификат, в случае возникновения каких-то проблем, подтверждает, что ответственность за них несет производитель данного изделия.

Такой сертификат имеет, например, гидроусилитель тольяттинского ООО «Рулевые системы». Хуже с нестандартными рулевыми колесами – их производители, как правило, не утруждают себя получением такого документа. Вообще-то при возникновении спорных ситуаций в случаях использования «незаконного» изделия на автомобиле ответственность за это несет продавец. Но только если вы с документами докажете факт покупки. Если не сможете – окажетесь «крайним».

3. Хотелось бы узнать аэродинамические характеристики вазовских автомобилей. Как они выглядят на фоне иномарок?

Наиболее важный показатель аэродинамики автомобиля – коэффициент его аэродинамического сопротивления C_x.

Седаны	Cx
ВАЗ-2101...2107	0,52
ВАЗ-21099	0,45
ВАЗ-2115	0,435
ВАЗ-2110	0,33
Opel Astra	0,33
Toyota Corolla	0,36

Хэтчбеки	Cx
ВАЗ-2108...2109	0,47
ВАЗ-2114	0,43
ВАЗ-2112	0,34
Opel Astra	0,36
Peugeot 307	0,36

Универсалы	Cx
ВАЗ-2102, 2104	0,53
ВАЗ-2111	0,36
Opel Astra	0,35
Skoda Fabia	0,35

Автомобили повышенной проходимости	Cx
ВАЗ-2121...213, 214	0,536
ВАЗ-2123 («Шевроле-Нива»)	0,455
Ford Maverick	0,44
Land Rover Freelander	0,44

Все приведенные здесь значения коэффициентов получены для автомобилей в той комплектации, в какой они сходят с заводского конвейера и попадают к потребителю. Замеры проводились в одной и той же аэродинамической трубе НТЦ ВАЗа. Корреляционные испытания, проведенные на динамометрической дороге, подтвердили, что полученные значения наиболее близки к реальным. Надо, однако, иметь в виду, что величины коэффициентов аэродинамического сопротивления, полученные в разных трубах, могут существенно (до 10%) различаться.

На ГАЗе:

СЕРГЕЙ КУЗНЕЦОВ главный конструктор электрооборудования (1);
ВЛАДИМИР ДАВЫДОВ отдел грузовых автомобилей (2)

1. Возможна ли замена стартера двигателя ЗМЗ-406 каким-нибудь другим, отечественного производства?

Ранее с двигателем ЗМЗ-406 устанавливали стартеры 42.3708-10 производства БАТЭ, г. Борисов Минской обл., в дальнейшем их заменили стартерами с планетарным редуктором 6012.37089 «ЗиТ», Самара.

2. У меня ГАЗ-33021 «Газель» 1996 года выпуска. Ее идентификационный номер был нанесен краской на правый лонжерон рамы перед задней рессорой. Сейчас из-за коррозии рамы его уже трудно прочитать, что вызывает осложнения при контактах с ГАИ. Скоро номер станет вообще нечитаемым, а самостоятельно его восстанавливать не рискую – ГАИ может квалифицировать это как подделку. Что предпринять?

До апреля 1998 года идентификационный номер на бортовых «газелях» и их шасси действительно наносили краской на правом лонжероне. В случае недоразумений с органами ГИБДД по этому поводу ОАО «ГАЗ» по запросу на имя главного конструктора грузовых автомобилей может направить свое подтверждение. А идентифицировать шасси автомобиля можно по номеру на заводской табличке.

НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ ОТВЕЧАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД МВД РФ, НАЧАЛЬНИК НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА ГИБДД МВД РОССИИ **АЛЕКСАНДР ЯКИМОВ**

На УАЗ-452 установил с незначительными переделками двигатель от своего же «Мерседеса». Двигатель имеет свидетельство на высвободившийся номерной агрегат. Почему ГИБДД отказывается регистрировать машину с новым мотором?

Установив двигатель от другого автомобиля, вы внесли изменение в конструкцию транспортного средства. Приложением к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090) запрещена эксплуатация транспортных средств, в конструкцию которых внесены изменения без разрешения ГИБДД МВД России. Согласно приказу МВД России от 7 декабря 2000 г. № 1240 (зарегистрирован в Минюсте России 25 января 2001 г., регистрационный № 2548), для внесения изменений в конструкцию вам следует обратиться в подразделение Госавтоинспекции по месту жительства с соответствующим заявлением. По данному заявлению будет принято решение о необходимости получить заключение о возможности и порядке внесения таких изменений. Там же вы можете ознакомиться с перечнем организаций, уполномоченных их выдавать. Получив заключение в одной из этих организаций, вы должны и представить свой автомобиль в Госавтоинспекцию для осмотра. Если работы были проведены в порядке, предусмотренном заключением, Госавтоинспекция выдаст свидетельство о соответствии конструкции ТС требованиям безопасности, на основании которого ваш автомобиль будет зарегистрирован.

На ветровом стекле моего автомобиля есть трещина (напротив места пассажира). Имеют ли право отказать мне в выдаче талона ТО?

Нет, не имеют. В соответствии с Правилами проведения государственного технического осмотра транспортных средств ГИБДД МВД России, утвержденными приказом МВД России от 15 марта 1999 г. № 190 (зарегистрирован в Минюсте России 22.04.99 г., регистрационный № 1763), при техосмотре проверяется соответствие технического состояния и оборудования транспортных средств требованиям нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм в области обеспечения безопасности дорожного движения. ГОСТ Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки» не допускает наличия трещин на ветровых стеклах только в зоне очистки стеклоочистителем половины стекла, расположенной со стороны водителя.

Свой микроавтобус «Тойота-Хай-Эйс» (категория «D») использую только в личных целях. Почему талон техосмотра мне выдают всего на шесть месяцев?

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 880 «О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных в ГИБДД МВД России» автобусы проходят осмотр каждые шесть месяцев независимо от их принадлежности и назначения.

Из Петропавловска-Камчатского собираюсь переехать на постоянное место жительства в Воронеж, где сейчас и находится машина. С учета ее пока не снимал. Смогу ли поставить машину на временный учет по новому месту жительства?

Нет, не сможете. Постановление Правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 г. № 938 «О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации» обязывает собственника снять ТС с учета в случае изменения места жительства. Зарегистрировать его по новому месту жительства следует в течение срока действия регистрационного знака «Транзит», который вы получите в данном случае.

После аварии на своем ВАЗ-2102 собираюсь установить передок от ВАЗ-2106. Можно ли это сделать?

Да, можно. В своем официальном разъяснении от 18 октября 2002 г. № 30000-49/3880 ОАО «АвтоВАЗ» допускает подобного рода изменения конструкции. При этом в соответствии с Порядком контроля за внесением изменений в конструкцию транспортных средств, зарегистрированных в ГИБДД МВД России (утвержден упомянутым приказом МВД России от 7 декабря 2000 г. № 1240), вам необходимо обратиться в подразделение Госавтоинспекции для внесения соответствующих отметок в регистрационные документы. Ввиду того, что указанное вами изменение не оказывает существенного влияния на обеспечение безопасности дорожного движения, получать заключение о возможности и порядке внесения изменений в конструкцию транспортного средства в данном случае не требуется.

Каким образом при заключении договора обязательного страхования гражданской ответственности будет определяться стаж водителя?

Водительский стаж определяется на основании записи «Стаж с... года» в графе «Особые отметки» водительского удостоверения либо, если такая запись отсутствует, по дате выдачи удостоверения.

На бортовом ГАЗ-3302 (согласно свидетельству о регистрации – категория «В») вез жену с 8-летней дочерью на коленях. Сотрудники ДПС оштрафовали за нарушение правил перевозки пассажиров: говорят, нужно было воспользоваться детским креслом. Правы ли были сотрудники ДПС?

Пункт 22.8 Правил дорожного движения Российской Федерации запрещает перевозить детей до 12 лет при отсутствии специального детского удерживающего устройства на переднем сиденье легкового автомобиля. Автомобиль ГАЗ-3302 («Газель») хотя и относится к категории «В», является грузовым, поэтому требование использовать детское кресло неправомерно. Однако если ребенок не пристегнут ремнем безопасности (что весьма проблематично при посадке на коленях у пассажира), налицо нарушение требований пункта 2.1.2 ПДД. Ответственность за это нарушение предусмотрена статьей 12.6 КоАП РФ. Но главное – вы подвергали жизнь и здоровье дочери серьезной опасности, поскольку результаты многочисленных исследований свидетельствуют о высокой степени травматизма детей, сидящих на коленях у пассажиров, при дорожно-транспортных происшествиях.

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ: **ДМИТРИЙ МИТРОШИН.** ИЛЛЮСТРАЦИИ: **СТАНИСЛАВ ИЛЬИНСКИЙ**

I. Кто нарушает Правила?
1 – никто
2 – только водитель легкового автомобиля
3 – водители легкового автомобиля и мопеда
4 – все водители

II. Должен ли водитель автомобиля уступить дорогу троллейбусу?
5 – да 6 – нет

III. Разрешен ли такой разворот?
7 – да 8 – нет

IV. На «Газели» вышел из строя бензонасос. Разрешена ли буксировка?
9 – да
10 – да, если фактическая масса «Газели» больше половины фактической массы легкового автомобиля
11 – нет

V. У кого преимущество в движении?
12 – у водителя грузового автомобиля
13 – у водителя легкового автомобиля

VI. Какие из транспортных средств поставлены правильно?
14 – только грузовой автомобиль
15 – только фургон
16 – грузовой и легковой автомобили

VII. Разрешено ли не пристегиваться ремнями безопасности пассажирам микроавтобуса, оборудованного такими ремнями?
17 – да
18 – да, только в населенных пунктах
19 – нет

VIII. Кто из водителей нарушает Правила?
20 – все
21 – водители грузового автомобиля и автобуса
22 – водители легкового автомобиля и автобуса
23 – никто

Ответы на с. 281

ТЮНИНГ ВОРУ НЕ ПОМЕХА

ФЕДОР МАСЛОВ

РАЗГОН, ОБГОН... УГОН

Нет, это невыносимо – тащиться за «чайником». Ухожу чуть правее, добавляю газу, и буква «У» позади. Нехорошо, конечно, обгонять справа, но ехать «90» в левом ряду МКАД в субботу вечером, когда мало машин, а ты – на «четырнадцатой», да со стосильным мотором, да с хорошими тормозами и плотной подвеской – нет, такая езда неестественна. Даже с женой и ребенком (они пристегнуты сзади) позволяешь себе оставлять основной поток сзади.

Возвращаюсь в прежний ряд; передо мной корма синей «девятки» с черными, как гуталин, стеклами. Едет вроде быстро, как все в этом ряду, но дистанцию держит до впереди идущей машины метров сто – будто ждет, что я его обгоню. А я уже почти приехал, поэтому включаю правый поворот и не спеша перестраиваюсь. Бац, и этот, гуталиновый, туда же, да еще тормозит резко – прозевал, что ли. Но ему вроде бы на Профсоюзную, а мне через двести метров – к магазинам ИКЕА, «Мега», «Ашан». Обгоняю слева (наша редакционная тюнинговая делает это шутя) и через минуту пристраиваюсь в очередь на парковку. А еще через пять нахожу место, паркуюсь и выгружаю своих.

Надо же, и «гуталиновый» тут как тут – остановился поблизости. Чего тогда мельтешил перед носом за триста метров до поворота? Пока одевали ребенка, я все косился. Так, из любопытства. Хотелось взглянуть на парня (а может, девицу), что ездит в левом ряду и так бестолково маневрирует. Но из «болида» никто не показался, и мы ушли за покупками. Я, правда, запомнил номер – так, на всякий случай. Привычка.

ПО ИНСТАНЦИЯМ

Ну и бред... Кому пришло в голову угонять машину, представляющую, можно сказать, сплошную «особую примету». Милиция должна ее найти за пару дней. Да еще, чтобы продать такую, потребуется снять весь «тюнинг». Я и номера угонщиков запомнил.

Стоп. Выходит, эти плохие парни на синем «зубиле» просто-напросто меня «пасли». А я-то удивлялся их странному поведению. Даже хотел посмотреть, кто там за рулем – «чайник» или, извините, придурок. Понятно, почему из машины никто не выходил.

Милиционеры, приехавшие из ближайшего отделения, оказались людьми приятными – любезно отвезли до метро жену с ребенком, а меня заверили, что, как только я позвонил, ГИБДД объявила план-перехват. Теперь же предстояла долгая, почти часовая процедура оформления: протокол, акт осмотра места преступления, мое заявление, объяснение и что-то еще. Попутно выяснилось, что во многих случаях номера у преступников поддельные, но запоминать их все равно надо.

Позже работа людей в форме начала разочаровывать. Автомобиль был угнан в субботу вечером, тогда же все бумаги попали в отделение милиции. В понедельник, как нам сообщили, их подготовили к отправке в следственный отдел, но во вторник они опять пошли по кругу. В среду вечером вновь пообещали: завтра в первой половине дня все будет у следователя в г. Видное (угон-то был совершен за МКАД – уже в Московской области). И только в четверг вечером материалы оказались в следственном отделе. Там в пятницу утром их зарегистрировали и, наконец, во второй половине дня отправили в прокуратуру для возбуждения уголовного дела. К следователю же, с его слов, заведенное уголовное дело попало только во вторник утром. Такие вот темпы.

ВНИМАНИЕ – РОЗЫСК!

Журнал «За рулем» объявляет вознаграждение за помощь в розыске угнанного автомобиля. Точную сумму не называем – это будет зависеть от характера полученной информации, но, поверьте, не обидим.

Итак. Разыскивается автомобиль ВАЗ-2114 серебристого (по паспорту – серо-голубого) цвета. Особые приметы: на капоте установлены два «спортивных» замка (если их снять, на верхней панели рамки радиатора останутся крепежные отверстия), педали тоже «спортивные» – из нержавейки с надписями «Торгмаш», водительское кресло «Рекаро» черного цвета, спортивный руль из голубой замши, такой же материал в отделке рычага коробки передач. На машине были установлены доработанный двигатель (около 100 л. с.), коробка с нестандартными передаточными числами и механизмом переключения с короткими ходами, блокировка межколесного дифференциала (легко определяется по рысканиям автомобиля на неровностях или при интенсивном разгоне). Кроме того, стояли легкосплавные (магниевые) колеса СМЗ на 15 дюймов белого цвета и шины «Мишлен Пилот». Вполне вероятно, что колеса с шинами будут продавать отдельно от автомобиля. Также не исключено, что преступники предложат в качестве довеска (скажем, к колесам) детское кресло с синей обивкой – оно осталось в угнанном автомобиле.

Вашей помощи мы ждем по тел. 208-60-68.

Мы не знакомы с тонкостями работы в МВД, но если дело по факту угона автомобиля заводят спустя шесть дней (!) после угона, а работать с материалами начинают только через десять, то невольно напрашивается вопрос: каковы шансы? На то, чтобы перебить номера, частично разобрать и собрать машину, даже перекрасить ее, профессионалам потребуется не больше двух-трех дней. Да, а кого винить? Ни участковый, ни секретарши, ни следователь вроде бы «резину не тянули». Может, в век компьютеров такая система совсем негожа?

ЧТОБЫ ИЗБЕЖАТЬ БЕДЫ

Не будем спорить с фаталистами, но, извлекая уроки из этой печальной истории, порекомендуем все же несколько правил, способных, на наш взгляд, снизить вероятность угона.

1. Обращайте внимание на тех, кто едет поблизости. Опасайтесь сильно тонированных машин. Замечаете, что такая мелькнула рядом с вами не первый раз, обратите внимание на ее номер, появилась еще – постарайтесь снизить скорость и изменить ряд движения – пусть неизвестный оторвется от вас (уходить в отрыв самому, набирая скорость, – хуже). Опять он рядом? Не искушайте судьбу, сверните куда-нибудь. Если есть варианты «право-лево», заблаговременно включайте указатель поворота, а потом при возможности поверните в другую сторону.

2. Что и говорить, престижно иметь неординарный автомобиль вроде нашей «четырнадцатой» – на больших колесах, с форсированными двигателем и коробкой, блокировкой дифференциала, модным рулем, спортивными педалями из нержавейки. Но ездить на такой машине лучше от одной охраняемой стоянки до другой. Наша красавица, например, почти всю свою жизнь провела на территории автополигона. Но стоило ее выпустить на волю – «накатать километраж», прожила она чуть больше двух недель. Сигнализация, как легко догадаться, на машине стояла. Так что семь раз подумайте, прежде чем «тюнинговать» машину, и не пожалейте денег на страховку.

3. На крупные стоянки при больших супермаркетах угонщики ходят (точнее, ездят) как на работу. Они для них – что-то вроде бесплатных авторынков. Подумайте, всегда ли стоит участвовать в этом «показе мод». Сегодня уже можно выбрать тот магазин и ту стоянку, откуда водителя выпускают только при наличии «техпаспорта». Таких становится все больше.

4. Часто угонщики ставят помехи сигнализациям. В этом случае машина отказывается реагировать на брелок. Имейте это в виду, если она перестала подчиняться электронным командам. Не оставляйте автомобиль закрытым только на ключ – садитесь за руль и уезжайте.

5. Будьте бдительны во всем. Если закралось подозрение, что неизвестные угоняют чью-то машину, не поленитесь сообщить об этом ближайшему милиционеру или охраннику, запомнив номера машин угонщиков. Они по крайней мере спугнут бандитов. □

ДЕЛО О ЗАКРЫТОМ ШЛАГБАУМЕ

СЕРГЕЙ ВОЛГИН, ЗАВЕДУЮЩИЙ ОТДЕЛОМ ПРАВОВОЙ ИНФОРМАЦИИ

Владимир А. не вошел, а ворвался в редакцию с криком: «Достали!!!». После того как ему предложили стакан чаю, немного успокоился и начал свой рассказ.

– Представляете, на прошлой неделе ехала жена на нашей «Волге» по делам. Останавливает ее на улице возле городского отдела ГАИ инспектор и вежливо так просит передать мне, чтобы зашел в отдел. Надо, мол, коечто уточнить по поводу регистрационных данных. Машина-то на меня оформлена... Городок у нас небольшой, все друг друга знают, поэтому, не ожидая никакого подвоха, спокойно отправился в ГИБДД.

Представьте мое изумление, когда мне сообщили, что месяц назад я переехал железнодорожный переезд на запрещающий сигнал светофора, когда шлагбаум был закрыт! И даже есть показания свидетеля – стрелочника. Он сообщил, что перед самым «носом» у поезда кто-то на малиновых «Жигулях» с номерным знаком как у меня проскочил переезд на «красный». Я спокойно отвечаю, что у меня белая «Волга», а не малиновые «Жигули», поэтому какой разговор? А офицер мне: «Ничего не знаю, ты нарушил, ты и отвечать будешь!» И протокол составил! Да еще разбор назначили на 15-е число. Объясняю, что в этот день не могу прийти – в командировку уезжаю, а он опять: «Мне все равно, можешь и не приходить. Значит, оштрафуем и в твое отсутствие, а то и «прав» лишим». Вот такие дела! Не знаю, что делать, помогите...

Так началось наше очередное расследование – дело о переезде.

СВИДЕТЕЛЬ ВСЕГДА ПРАВ?

Как оказалось, рабочий на переезде действительно дал показания: некто на малиновых «Жигулях» проскочил переезд при закрытом шлагбауме, чуть не создав аварийную ситуацию. Работников ГИБДД рядом не было, но рабочий запомнил номер «Жигулей» (правда, только цифры) и сообщил его в городской отдел ГАИ. Не мудрствуя лукаво, начальник передал номер нарядам ДПС. Один из них спустя некоторое время и остановил на улице небольшого подмосковного городка «Волгу» с таким номером. Дальнейшие события нам изложил А.

Для начала требовалось отложить рассмотрение дела, поскольку Владимир не мог явиться на разбор. Конечно, ни о каком лишении права управления речи быть не могло: теперь такое решение может принять только суд! Но в соответствии со статьей 25.1 КоАП РФ дело об административном правонарушении может быть рассмотрено и в отсутствие лица, привлеченного к ответственности, если он извещен о месте и времени рассмотрения дела. Владимир расписался в протоколе – в графе, где сказано, что он знает о месте и времени рассмотрения правонарушения. Поэтому пришлось дать телеграмму (с уведомлением о вручении!), где сообщалось, что «в связи с нахождением в командировке Владимир А. не может явиться на разбор, поэтому просим перенести рассмотрение дела». Если бы этого не сделали, в ГИБДД могли либо наложить штраф, либо вынести определение о передаче дела в суд.

Мы договорились, что будем ждать ответа из ГАИ. Но дело повернулось совсем по-другому.

После командировки Владимир решил все же заглянуть в ГИБДД и узнать, когда же его вызовут в группу разбора. Тем более, что намеревался не оставлять это дело, а довести до конца. Его принял заместитель начальника отдела и сразу же потребовал... отдать водительское удостоверение. Владимир напомнил ему, что в соответствии с пунктом 2.1 ПДД такое удостоверение можно требовать только у водителей, а он пришел сюда

пешком. Офицер пригрозил: «Город у нас маленький, а руки длинные. Все равно не скроешься!» Попытки Владимира объяснить, что у него нет «Жигулей» и никогда не было, он проигнорировал и безапелляционно вынес постановление – наложить штраф в размере 500 рублей. Из ГАИ Владимир сразу поехал к юристам в журнал «За рулем».

КАК БОРОТЬСЯ С «ДЛИННЫМИ РУКАМИ»

Теперь уже ничего не оставалось, кроме как написать жалобу на постановление по делу об административном правонарушении. Через пару дней она была готова и направлена в адрес городского отдела ГАИ на имя начальника. Надо сказать, что основная ошибка в таких делах – неправильный акцент самих жалоб: упор в них делают не на существо нарушения, а на моральный аспект. Понять это можно: люди возмущены тем, что их обвиняют в том, чего они не совершали, но в результате появляются жалобы не на незаконное решение, а на грубость и хамство тех, кто принимал решение. А доказать это, как правило, невозможно, и заявитель уходит ни с чем. Мы не стали цитировать офицера по поводу «длинных рук», а обращали внимание на то, что для решения об административном правонарушении в материалах дела недостаточно доказательств.

В соответствии с принципом презумпции невиновности (статья 1.5 КоАП РФ) любые неустранимые сомнения в деле должны трактоваться в пользу лица, привлекаемого к ответственности. В данном случае вместо имеющейся у Владимира «Волги» фигурировали малиновые «Жигули», так что неустранимые сомнения были налицо. Более того, единственным доказательством вины А. были пресловутые показания свидетеля, который не только не смог показать, кто сидел за рулем «Жигулей», но даже точно не припомнил время дня, когда произошло нарушение. И это еще не все. Мы выяснили, что Владимир в момент инкриминируемого ему деяния находился совсем в другом месте, и это могут подтвердить свидетели, а его «Волга» в тот день вообще была в ремонте (справка прилагалась). Таким образом, к жалобе были приобщены неоспоримые доказательства, подтверждающие невиновность Владимира.

Потянулись дни ожидания. Прошел почти месяц, но ответ на жалобу так и не пришел (позже выяснилось, что ее в конце концов в ГИБДД… «потеряли». Здесь необходимо отметить, что жалоба должна быть рассмотрена в течение десяти дней в присутствии лица, привлеченного к ответственности, – статьи 30.5 и 30.6 КоАП РФ. По окончании разбирательства копия решения по жалобе должна быть вручена или выслана лицу, обжалующему постановление, в течение трех суток. Но на такие «мелочи» мы внимания обращать не стали и оставили это на совести сотрудников ГИБДД. Вместе с Владимиром решили посетить отдел ГАИ и узнать судьбу нашего заявления.

Мы постучали в кабинет заместителя начальника отдела. «А, это вы! – неожиданно радостно встретил нас офицер. – Видимо, это ваш адвокат? А он и не нужен совсем! Вашу жалобу мы признали обоснованной и постановление отменили. Приношу извинения за причиненное беспокойство». И попросил написать, что Владимир разбором удовлетворен и письменного ответа на жалобу не требует. Весь наш визит в ГАИ в общей сложности занял не более пяти минут. Но история на этом не закончилась.

Месяц спустя Владимир опять оказался в ГИБДД – проходил очередной техосмотр. В коридоре его встретил начальник, на имя которого была направлена жалоба, и пригласил зайти в свой кабинет. Затем вызвал по громкой связи всех руководителей подразделений и принес Владимиру извинения. Оказывается, офицеры милиции могут быть вежливыми и умеют признавать свои ошибки! Приятно, знаете ли…

Получив моральное удовлетворение, Владимир даже не захотел продолжения этой истории. Ведь можно было подать жалобу на неправомерные действия должностных лиц ГАИ, вынесших решение о штрафе, а затем требовать возмещения морального вреда. Судите сами, было затрачено огромное количество времени на всевозможные разбирательства, да и постоянные переживания, связанные с рассмотрением этого дела, не давали Владимиру покоя. Хорошо еще, что работу юристов не нужно было оплачивать – удовольствие это не из дешевых…

Выводов из этого дела можно сделать два. Во-первых, если чувствуете, что не виноваты – не сдавайтесь, даже если вам угрожают «длинными руками». Во-вторых, и в такой ситуации не стоит поддаваться эмоциям: вместо доводов типа «сам дурак» лучше оперировать фактами. Они, как показывает практика, куда действеннее эмоций и пустых угроз. □

НУ ВОТ, ИСЧЕЗЛА ДРОЖЬ В РУКАХ

МАКСИМ САЧКОВ, АНТОН ЧУЙКИН

ВАЗ-21045

Изготовитель:	АВТОВАЗ	Пробег на момент отчета:	125 тыс. км
Год выпуска:	2000	Предыдущие публикации в журнале:	2000, № 7, 11; 2001, № 1, 4, 9; 2002, № 1, 7; 2003, № 2, 4, 7
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с мая 2000		

Это был первый легковой дизель нашего автопарка. Как всякий первенец, он доставил немало хлопот. Но сегодня, готовя финальный отчет об эксплуатации ВАЗ-21045, мы испытываем легкую грусть – под окнами редакции больше не тарахтит баклажановый универсал, оповещая коллег: «Сачков домой поехал!». Первенец – это ведь не только заботы, но и радости…

В сентябре ему «стукнуло» 120 тысяч: до ресурса, заявленного производителем, оставалось всего 5000 км. Значит, пора собираться в Барнаул, на родину мотора ВАЗ-341, чтобы подвергнуть его полной ревизии. Дорогой как раз наберем недостающий пробег.

4 НА 4

Четыре дня – и вот мы за четыре тысячи километров от дома. Дорога в Алтайский край «четверке» знакома. Еще в юности она первой из редакционных машин проложила путь на восток.

Благоразумно не соревнуясь с торопливыми «десятками», одолели европейскую часть, подкоптили уральское небо (на затяжных подъемах мотор без полной подачи топлива скисал), а на сибирских просторах вышли в лидеры (наших 100–110 км/ч достаточно – здесь как-то не принято лихачить).

Правда, на сей раз путь оказался чуть длиннее – лишняя сотня километров в объезд ремонтируемой тольяттинской плотины через Волгу. Бежать по проторенной дорожке дизелю было проще – общая средняя скорость без учета обеденных пауз составила 85,9 км/ч, что почти на 5 км/ч выше результата трехлетней давности. И это при почти неизменном аппетите – расход топлива от Москвы до Барнаула составил 7,2 л/100 км. Выходит, за сто с лишним тысяч мотор не растерял сил. Впрочем, это субъективная оценка, а объективные характеристики получим на заводе.

6 ИЗ 36,5

На этом самом стенде «гоняли» только что собранный двигатель в начале 2000 года – тогда «Барнаултрансмаш» выпустил первую тысячу дизелей ВАЗ-341. На заводе хранят данные питомцев: поднимаем дело № 897, это номер нашего двигателя… Мощность, которую он показал «во младенчестве», – 36,5 кВт. А сегодня?

Ресурсный пробег, разумеется, не прошел даром – мотор выдал 34,3 кВт.

ДВИГАТЕЛЬ ВАЗ-341 ПОСЛЕ ПРОБЕГА 125 ТЫС. КМ:

1 – блок цилиндров; 2 – головка блока; 3 – распредвал и детали привода клапанов; 4 – насос системы охлаждения; 5 – ТНВД; 6 – клапаны; 7 – прокладка ГБЦ (газового стыка); 8 – форсунки; 9 – поршневые кольца; 10 – масляный насос; 11 – поршни; 12 – шатуны и шатунные подшипники; 13 – коленвал и коренные подшипники; 14 – вакуумный насос. Зеленый цвет: узел прошел 125 тыс. км без замечаний и готов к дальнейшей службе (3, 5, 8, 10, 12, 13, 14). Желтый – ресурс пройден, но перед дальнейшим использованием требуется ремонт (2, 4, 6). Красный – деталь пришлось заменять в процессе эксплуатации (1, 7, 9, 11).

ЗА И ПРОТИВ ДИЗЕЛЬНОЙ «ЧЕТВЕРКИ» (шпаргалка покупателя)

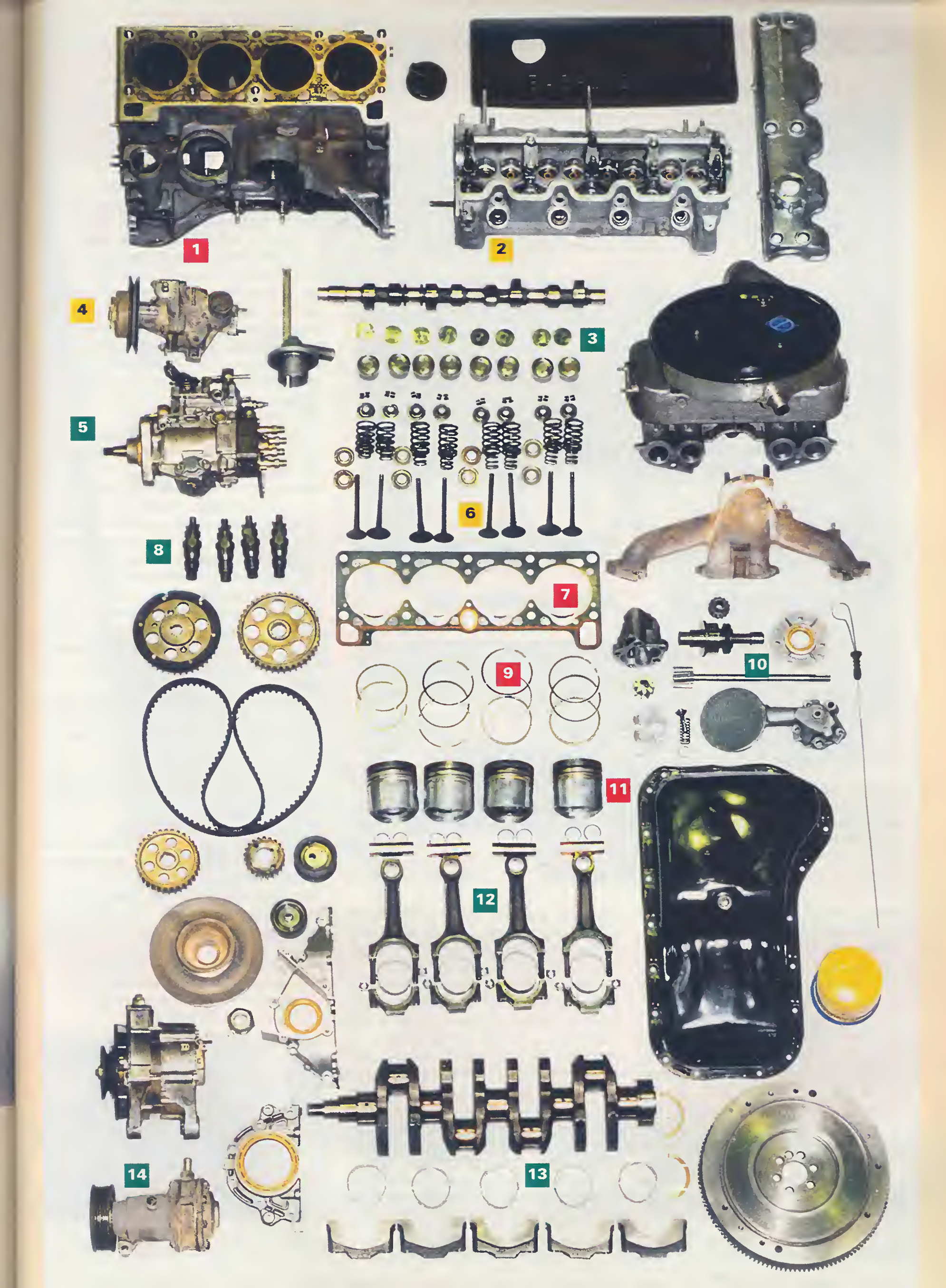
■ Главное достоинство – экономичность, но расплачиваться приходится худшей, чем у бензинового автомобиля, динамикой. С другой стороны, мотор во многом «удобнее» на ходу, особенно если изучить его характер. Например, ровнее тяга, не нужен «подсос». Кстати, благодаря выгодной характеристике крутящего момента на дизельной «четверке» проще и безопаснее ездить по зимним дорогам (отмечено экспертами ЗР). Увы, зимой же вас могут подстерегать проблемы с пуском – ниже минус 20 автомобиль заводился неохотно. Дизель больше шумит на холостом ходу, но на скорости вы едва ли отличите его гул от бензинового собрата. Еще один аргумент «за» не столь ценится в России: дизельная «четверка» выполнила нормы Евро II.

■ Мотор не слишком надежен? Увы, это было, но изготовитель вылечил детские болезни, модернизирует конструкцию. К сожалению, сервис совершенно не готов обслуживать и ремонтировать дизель – утешением может служить простота и ремонтопригодность конструкции, надежность импортной топливной аппаратуры.

■ Дизельные «четверки» теперь в дефиците. Их будет выпускать «Ижмаш» – намечена программа до 5 тысяч машин в год. Впрочем, этот недостаток ВАЗ-21045 – малый тираж – сегодня легко исправить самим потребителям, создав спрос…

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ РЕДАКЦИОННОГО ДИЗЕЛЯ НА ЗАВОДСКОМ СТЕНДЕ

	Новый мотор	Пробег 125 тыс. км
Мощность при 4500 об/мин, кВт	36,5	34,3
Момент при 2500 об/мин, Н·м	88	83,5



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14

ТАК ЛЕЧИЛИ ДЕТСКИЕ БОЛЕЗНИ ДИЗЕЛЯ ВАЗ-341:

а – на некоторых первых моторах быстро изнашивались упорные полукольца. Коленвал получал «свободу» в продольном направлении. Проблему помогла снять конструкция с четырьмя полукольцами;

б – темный участок вокруг канавки первого кольца – упрочняющий переплав. Здесь его участок мал, канавка будет разбита. На нынешних поршнях зона переплава увеличена – показана пунктиром;

в – специальные «дизельные» болты крепления ГБЦ (справа) с большим пределом текучести повысили надежность газового стыка. Они «крепче» притягивают головку к блоку. Возможно, на будущих моторах будет изменена и прокладка;

г – через шланг вентиляции в воздушный фильтр попадало масло. После модернизации оно минует «кастрюлю», поступая сразу во впускной трубопровод.

Впрочем, это всего на 6% меньше начальной величины – совсем недурно!

Результаты измерений приведены в таблице, а нам пора приступать к операции, которую и инженеры, и медики именуют одинаково. Несколько часов – и двигатель разложен по косточкам.

Осмотр с пристрастием начали с главной детали – **блока цилиндров**. Напомним, что блок, поршни и кольца отходили не весь срок. На 35-й тысяче кольцо разбило канавку в поршне и натерло ямку в цилиндре (о причине – ниже); вышедшие из строя детали меняли по гарантии. Второму блоку повезло больше – на стенках цилиндров прекрасно видны следы хона. Учитывая, что глубина хонингования в среднем 5 мкм, а блок отправляют в ремонт при износе 0,15 мм (75 мкм по радиусу), этой детали суждена еще очень долгая жизнь. Если, конечно, с поршнями все будет нормально…

Дизельный **поршень** испытывает куда большие нагрузки, чем бензиновый. Область вокруг канавки первого компрессионного кольца нуждается в упрочнении. На поршнях ВАЗ-341 ее переплавляют: электронным лучом вносят добавки, которые усиливают стойкость к нагрузкам. Первый комплект поршней оказался бракованным, канавка и зона переплава не совпали – вот и причина капремонта на 35-й тысяче. Увы, не нас одних постигла эта неудача…

Тогда завод выполнил гарантийный ремонт мотора. Новые поршни, прослужив 90 тысяч, остались в неплохом состоянии, хотя на одном канавка несколько износилась – зазор между стенкой и кольцом 0,35 мм при допустимом 0,3 мм. Специалисты предположили, что поршня хватило бы еще тысяч на 50, то есть заявленный ресурс поршневая группа отработает. Импортные кольца «Шоттле» прошли ревизию без замечаний.

Кстати, после того случая завод усовершенствовал технологию изготовления поршня, увеличив глубину проплава. А сегодня в Барнауле испытывают совсем новые поршни: в зоне первого кольца у них упрочняющая вставка, которая сводит риск брака к минимуму. Кроме того, есть наработки по иной форме поршня: конструкторы обещают снизить расход масла до уровня бензиновых двигателей.

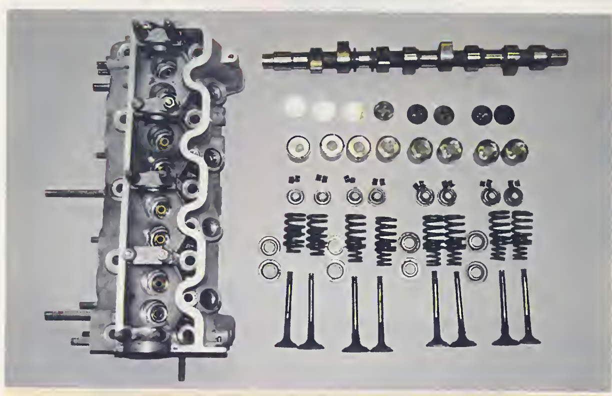
Наш дизель просил примерно 0,3 л моторного масла на 1000 км; ВАЗ допускает 0,6 л, хотя на практике этот расход выглядит чрезмерным. Проявление дизельного аппетита – выброс масла в воздушный фильтр через шланг вентиляции картера: у нас при «допустимом» расходе бумажный элемент через 5 тысяч уже принимал масляные ванны.

Рады сообщить, что и эту детскую болезнь дизеля завод вылечил – шланг вывели за фильтр. Расход этим, конечно, не уменьшить, но, по крайней мере, элемент не страдает, а владельца не пугает лужа масла в «кастрюле».

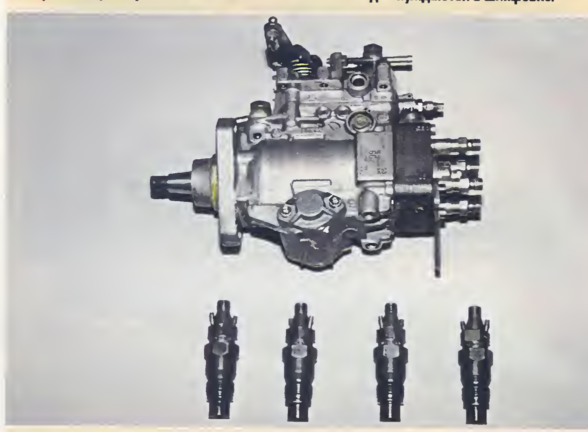
Коленчатый вал, вкладыши, упорные полукольца честно прослужили все 125 тысяч. Более того – размеры деталей и сегодня укладываются в чертежные допуски, так что их смело можно отправлять на участок сборки новых двигателей. То же самое относится к **распредвалу** и **толкателям**.

Увы, столь приятную картину подпортила **головка блока цилиндров (ГБЦ)**: направляющие втулки оказались изношены, зазоры между ними и клапанами составляли в нижней части до 0,2 мм. Руководство по ремонту раз-

В конце 2000-го «четверка» вместе с дизельной «Волгой» наведалась в гости к родителям в Тольятти и Н. Новгород (ЗР, 2001, № 1).



При восстановлении двигателя головка потребует ремонта: придется заменить направляющие втулки клапанов. Фаски клапанов и седла нуждаются в шлифовке.



Топливная аппаратура «Бош» готова отработать еще один ресурс.

Ранней весной 2001 года после капремонта мы обкатали машину в качестве такси (ЗР, 2001, № 4).

решает «терпеть» до 0,3 мм, так что запас у нас еще был – вопрос, какой?

Возможно, в неважном состоянии втулок есть и наша вина: мы приехали в Барнаул с «никакими» тепловыми зазорами, клапаны были «пережаты». Привыкнув, что дизель с его непосредственным приводом клапанов а-ля «Самара» лишь изредка требует регулировки, мы провели ее в начале эксплуатации, потом на 35-й и 70-й тысяче и… расслабились, тем более что больше одной-двух шайб менять не приходилось.

Еще одним слабым местом в дизеле оказалась **прокладка** между головкой и блоком. Незадолго до разборки двигатель стал перегреваться, а в расширительном бачке появились пузырьки. Негерметичность газового стыка диагностировали верно – после замены прокладки все вернулось в норму. Отметим, что ее пробой – не единичный случай, а еще одна детская болезнь ВАЗ-341. Дело в том, что дизелю необходимы собственные болты ГБЦ, с большим усилием затяжки. До некоторого времени они были унифицированы с бензиновыми моторами переднеприводных моделей: иногда усилия не хватало и прокладки начинали пропускать. На нынешних моторах блок и головку стягивают специальные дизельные болты – их можно отличить по особой головке.

Масляный насос, исправно отработавший полный ресурс, нетрудно перепутать с новым. А в подшипнике **насоса системы охлаждения** появился небольшой люфт – лучше заменить, дабы не испытывать судьбу. Правда, не всякая «жигулевская» помпа (узел для дизеля отличается только большим диаметром крыльчатки) выхаживает положенный ресурс.

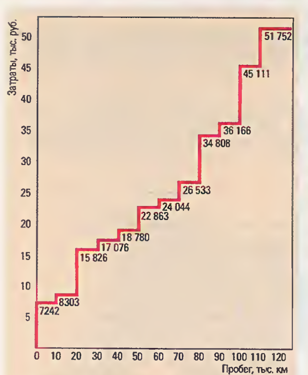
Топливная аппаратура «Бош» вопреки уверениям скептиков («нежную плунжерную пару погубит российская «соляра», деликатные регулировки падут под пятой русского сервиса») отработала 125 тысяч на «отлично». Ревизия на 100-й тысяче, выполненная мастерами фирменного сервиса, это подтвердила. Они лишь профилактически заменили ролики ТНВД (топливного насоса высокого давления).

К форсункам и ТНВД лучше всего применять принцип: не мешай машине работать! Судите сами: в одном очень именитом институте нам предлагали

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ

ВАЗ-21045 (0–125 ТЫС. КМ)

Средний расход топлива, л/100 км	7,05
Расходы на дизтопливо, руб.	61 869,4
Расходы на обслуживание и запчасти за 100 тыс. км, руб.	36 166
Расходы на обслуживание и запчасти за 100–125 тыс. км, руб.	15 586
Из них:	
Повторитель поворота	25
Комплект амортизаторов	750
Рабочий цилиндр сцепления	170
Шаровые опоры	320
Моторное масло и фильтры	1750
Трансмиссионное масло	210
«Тосол»	300
Жидкость омывателя	200
Ремень ГРМ с натяжным роликом	520
Ремень привода вакуумного насоса	216
Лампа фары	150
Комплект личинок и замок багажника	235
Датчик включения вентилятора	82
Аккумулятор	1170
Термостат (2 шт.)	360
Блок управления свечами накаливания	530
Генератор в сборе	1350
Прокладка и болты ГБЦ	1100
Маятниковый рычаг	180
Щетки стеклоочистителя	150
Полуось	520
Свечи накаливания	360
Стоимость работ	4938



Затраты на обслуживание и ремонт ВАЗ-21045 без учета расходов на топливо. Самые большие «ступеньки» появились в результате покупки шин, но не ремонта мотора!

заплатить 250 долларов за замену распылителей всех форсунок и регулировку ТНВД – дескать, «оно уже подстукивает». Было это сто тысяч километров тому назад, а аппаратура все работает... Однажды нам попытались отрегулировать дымность на стенде – в результате мотор перестал тянуть. Еще бы – все его силы уходили, чтобы пропихнуть через глушитель чудовищные порции сажи... В Барнаул мы приехали с неверно отрегулированным углом опережения впрыска топлива и перетянутыми форсунками – еще один результат некорректной работы сервисменов...

Конечно, иногда подкрутить гаечки и винтики ТНВД полезно – нам, например, приходилось увеличивать обороты холостого хода в жаркую погоду, иначе мотор останавливался при резком сбросе газа. Как подрегулировать дымность «строго на глаз», мы рассказывали. Как заменить форсунку – тоже, работа не из сложных. Но в целом единожды отрегулированная аппаратура в вашем вмешательстве не нуждается. Даже легкое постукивание форсунки не повод для беспокойства – само пройдет, когда вы угостите машину хорошим топливом.

Насчет «плохой соляры»: за три с половиной года мы всего дважды нарвались на откровенно плохое топливо, когда мотор переставал тянуть и неважно пускался. Ценой одного отравления стала форсунка – прямо на челябинской улице мы ее заменили, а снятую впоследствии перебрали (пардон, прямо в подвале редакции) и с тех пор возили с собой как запчасть.

В отпускной сезон-2001 два дизеля – «четверка» и «Волга» – махнули на юг (ЗР, 2001, № 9). Это лишь несколько страниц редакционной биографии ВАЗ-21045...

О **навесном оборудовании** говорить особо нечего – генератор тот же, что на бензиновой «классике», и вел себя предсказуемо. Оригинальный узел – вакуумный насос – отработал весь срок без замечаний.

ПЛЮС 16-17

Дизельная модификация любого автомобиля дороже бензиновой. Но благодаря меньшему расходу топлива разницу удается окупить. Как быстро? Мы постоянно следили за ценами бензина и дизтоплива, считали средний расход – наш и аналогов, ВАЗ-21043 из редакционного автохозяйства. Дизельная «четверка» вышла в ноль при пробеге 76 тыс. км. К 125-й тысяче она принесла, так сказать, чистой прибыли больше 16 тысяч рублей. Пусть невелика выгода, но это абсолютно реальные деньги, которые остались в кармане! Кстати, сегодня, когда разница в цене бензина и дизтоплива выросла до 2 рублей, «сорок пятая» окупается вдвое быстрее!

Вы же не учли, скажет дотошный читатель, лишние литры недешевого масла, поглощенные дизелем. В ответ можно напомнить про меньшую трудоемкость ТО (долой регулировку зажигания, зазоров в свечах, даже клапанов каждые 10 тысяч). Впрочем, есть точные данные – вот график расходов на эксплуатацию ВАЗ-21045 (см. рис.). Без учета дизтоплива каждый километр обошелся нам в 41 копейку – совсем неплохо для любых «жигулей» при таком пробеге!

В общем, дизель в самом деле оказался «малобюджетным», подтвердив свою репутацию. За это дизельные моторы и ценят во всем мире; надеемся, распробуют и у нас.

* * *

Дизель сделал свое дело, дизель может уходить: автомобиль отработал ресурс и списан из автопарка ЗР. Результаты на этом длительном тесте он показал не выдающиеся, не прекрасные – в целом просто неплохие. Но почему-то жалко, что 125 тысяч и три с половиной года уже позади... □

...Которая закончилась там же, где и началась – в Барнауле, на родине дизельного двигателя ВАЗ-341.

ПОСЛЕДНИЙ ПО СТАРОЙ ЦЕНЕ

АНДРЕЙ КОЧЕТОВ.
ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

«НИССАН-ДАТСУН»

Изготовитель:	«НИССАН»
Год выпуска:	1995
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с августа 2003
Пробег на момент отчета:	4 тыс. км
Общий пробег:	около 80 тыс. км

Внимательные читатели заметили, что мы не оставляем без внимания «хозяйственный вопрос» – периодически примеряем на себя автомобили, способные перевозить людей и грузы одновременно. Для этой цели покупали «Соболь», «Тойоту-Превия», «Донинвест Орион-М». При всей несхожести конструкций и назначения этих машин мы ставили общую задачу: выяснить, что дает потребителю тот или иной тип кузова, а заодно рассказать о преимуществах и недостатках конкретных автомобилей.

НА СМЕНУ «ПУЗЫРЮ»

Итак, после «Донинвеста Орион-М», который, кстати, продолжает трудиться в Торговом доме ЗР в качестве развозного автомобиля, куплен полноприводный пикап. Подержанный, поскольку в условия эксперимента новый автомобиль этого класса явно не вписывается по цене (планировалось, что стоимость покупки не превысит $10 000).

В ходе поисков импортного пикапа в возрасте сложилась малообнадеживающая картина: выбирать практически не из чего. Посмотрев несколько с трудом найденных пикапов на московском рынке, невольно приходишь к выводу: машину без солидного пробега по России можно купить только на заказ, а это – кот в мешке.

А если поискать на Дальнем Востоке? Знаменитый владивостокский авторынок поразил изменениями, которые произошли за последний год. Больше всего разочаровали цены: славу «дешевого» он теряет на глазах благодаря таможенным нововведениям. В частности, для людей, желающих иметь большой джип, но не способных отдать $4–6 тысяч (!) пошлины, пикап был компромиссом. До недавнего времени он не попадал в категорию «от трех до семи» и шел через таможню как бортовой грузовик – раз в пять дешевле, при прочих равных.

Теперь вседорожники и пикапы «уравнены в правах». Мы успели сыграть последнюю партию по старым правилам, то есть купить машину, оформленную до ввода новых таможенных ограничений. В тот день цены на «народные джипы» начинались от $6000 за 12–13-летний и заканчивались на $13 500–14 000 за машины 4–6 лет. После долгих колебаний остановились на турбодизельном 2,7-литровом «Ниссане-Датсун» с двойной кабиной. Внешне дабл-кэб выглядел жизнеутверждающе: сверкающий красным металликом, на полноразмерных, шириной 10,5 дюйма, литых колесах – за $9850. Комплектация хоть и не очень богатая, но вполне «японская»: гидроусилитель руля, кондиционер, электрозеркала, электростеклоподъемники всех дверей, центральный замок. В общем, все необходимое.

Для крупных людей переднее сиденье не слишком удобно, заднее тесновато. Зато сидишь высоко – глядишь далеко благодаря большой площади остекления.

ТЕХОСМОТР

Наконец машина привезена (это обошлось в $1189) и поставлена на учет. Теперь попробуем решить трудно выполнимую задачу – пройти техосмотр почти без подготовки.

Конечно, фары заменили на европейские; купили огнетушитель, аптечку и знак аварийной остановки, отмыли дорожную пыль. Какова же была радость, когда автомобиль выдержал нелегкий экзамен с первого раза! Кто бывал на московском ПИКе в Очаково, поймет, о чем речь. Проверка по полной программе: сначала осмотр на канаве – утечки жидкостей, целостность пыльников и системы выпуска. Далее – уровни масла, антифриза, тормозной жидкости, замер дымности (по специальной программе для дизелей) и тормозной стенд. Фары обязательно проверяют на светораспределение. Завершающий этап – проверка «джентльменского набора». Просроченные лекарства или неопломбированный огнетушитель здесь не проходят. И вот заветный талон получен – быстро и честно.

ПОЗНАКОМИМСЯ ПОБЛИЖЕ

На «расходники» (масла, фильтры, передние колодки) истратили 7300 рублей. Немало, и такой объем обслуживания требуется каждые 40 тыс. км, то есть примерно раз в год. Более частые расходы – моторное масло каждые 5000 км и масляный фильтр – каждые 10 000.

Первый осмотр машины на подъемнике порадовал: ходовая часть в приличном состоянии. Правда, скоро потребуется замена пыльников шаровых опор. Они целы, но покрыты паутинкой мелких трещинок. Заметим, что верхние пыльники – съемные, а нижние – приварены к металлу. Так что менять придется шаровые опоры в сборе. Комплект из четырех нам предложили за 2800 рублей – терпимо.

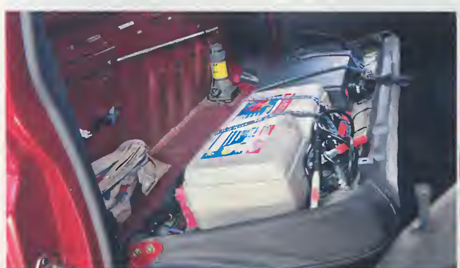
Экстерьер машины говорит о том, что она была, скорее всего, не в частных руках, а принадлежала фирме: на ней нет так любимых японцами побрякушечек и «фенечек». Даже фаркоп отсутствует.

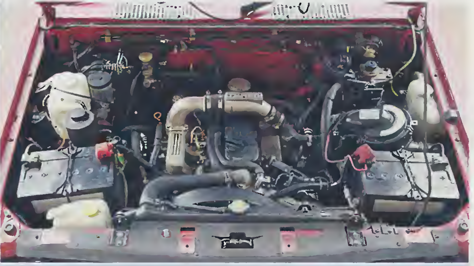
В то же время нашли следы аварии, но, по всей видимости, несерьезной. Правое крыло ремонтировалось, крепления решетки радиатора справа повреждены, а бампер заменен. Проверка развала-схождения убедила в правильности этих выводов – геометрия передней подвески не нарушена.

В число 40 000 на одометре, конечно, не верится, но вряд ли реальный пробег превышает 70–80 тыс. км. Косвенно это подтверждается обилием квитанций и сервисной книжкой. Там, конечно, сплошные иероглифы, но цифры арабские, понятные.

ПОДГОНЯЕМ И ПРИМЕРЯЕМ НА СЕБЯ

Начали с самого необходимого – установили сигнализацию, причем с таймером, столь нужным турбодизелю, – можно уйти из машины с ключами. Автоматика заглушит мотор через определенное время. Следующим был фаркоп. Не пропадать же зря табуну





За спинкой второго ряда сидений плотно уложено все необходимое. В моторном отсеке также задействован весь объем.

в сотню лошадей и недюжинному крутящему моменту, когда в хозяйстве прицеп есть. Приглядели венгерский «крюк» за $150: дешевле родного в несколько раз, в то же время легко крепится на штатное место и сделан добротно. Внедорожные и тяговые возможности машины пока глубоко не изучали, но попытки буксировать груженую «Газель» и поездить по песчаному карьеру уже были. «Ниссан» справился.

Первая тысяча километров все-таки принесла неприятности. В одной из поездок под кузовом появилось глухое постукивание при резкой подаче газа или торможении двигателем. Причину установили довольно быстро. Порвалась промежуточная резиновая опора заднего карданного вала, и последний получил излишнюю свободу в металлической обойме.

Новую опору предлагают на заказ с доставкой за две-три недели при цене около 150 долларов США. На «разборках» – только вместе с карданным валом за 1200–1500 рублей, достаточно поношенные. Выход нашелся довольно простой – усиленная опора от «Волги» ГАЗ-3110 близка по форме и размерам, даже подшипник подошел!

Небольшая подгонка под штатное крепление пикапа – проблема решена за 150 рублей и два часа (работа – своя). С этой опорой мы проехали 3000 км в самых различных режимах – держится.

ПРОКАТИ НАС, ПЕТРУША...

Первые ездовые ощущения от «нового старого» пикапа противоречивы. Да, рядом с обычными легковушками он кажется огромным тарахтящим монстром. Но за рулем ощущение грузовика стирается – хорошая маневренность позволяет держаться как в городском потоке, так и на трассе наравне с легковушками. Высокая посадка, жесткая на ухабах подвеска и легкость преодоления проселков вселяют уверенность – автомобиль серьезный. В то же время нет ощущений, памятных по «уазику». В салоне при закрытых окнах на скорости под сотню можно разговаривать вполголоса. Дизель напоминает о себе лишь при остановке легким ритмичным подрагиванием на холостом ходу и характерным негромким тарахтением со свистом турбины при подаче газа.

В общем, пикап начал трудиться. Сколько ему отпущено лет и километров, покажет время. Будем надеяться, что немало. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
NISSAN DATSUN

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4735
ширина	1690
высота	1495
Колесная база	2950
Снаряженная масса, кг	1850
Полная масса, кг	2800
Кузов	**пикап**
Количество дверей	4
Число мест	5
Двигатель	**дизельный с турбонаддувом**
Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	8
Рабочий объем, см³	2663
Степень сжатия	21,9
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	79/107 4300
Крутящий момент, Н·м при об/мин	73 2200
Трансмиссия	
Привод	на задние колеса (передние – подключаемые)
Коробка передач	механическая пятиступенчатая
Передаточные числа:	
I	3,592
II	2,246
III	1,415
IV	1,000
V	0,821
з. х.	3,657
Главная передача	3,964
Раздаточная коробка:	
высшая передача	1,000
низшая передача	2,020
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	двухрычажная торсионная со стабилизатором
сзади	зависимая на рессорах
Усилитель рул. управления	гидравлический
Шины	31x10,5 Р15
Тормоза:	
передние	дисковые
задние	барабанные
стояночный	на задние колеса с тросовым приводом

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Погодные условия: температура +16°С, давление 742 мм рт. ст., влажность 80%, покрытие – сухой асфальтобетон

NISSAN DATSUN		
Весовые характеристики		
Масса, кг	**снаряженная** 1822	**полная (5 чел. + 500 кг)** 2786
Нагрузка на ось, кг:		
переднюю	1096	1279
заднюю	726	1507
Динамические качества		
Нагрузка –	*2 чел. + 25 кг*	*2 чел. + 525 кг*
Разгон, с:		
0–40 км/ч	4,6	5,5
0–60 км/ч	8,7	10,1
0–80 км/ч	13,1	15,7
0–100 км/ч	21,6	26,0
0–120 км/ч	32,4	39,8
0–400 м (км/ч)	21,9 (101,4)	23,4 (95,3)
0–1000 м (км/ч)	40,3 (126,2)	42,8 (122,1)
Максимальная скорость, км/ч	**139,9**	**138,7**
Погрешность спидометра, %	5,3	
Эластичность, с:		
60–100 км/ч (IV)	13,2	16,1
80–120 км/ч (V)	22,3	29,5
Выбег, м:		
120–50 км/ч	1181	1389
50–0 км/ч	603	646
Торможение со 100 км/ч:		
тормозной путь, м	58,7	–
замедление, м/с²	6,54	–

РАСХОДЫ НА ПОКУПКУ АВТОМОБИЛЯ И ПРОБЕГ (0–4000 КМ), ДОЛЛ. США/РУБ.

Автомобиль	9 850 / 300 425
Доставка	1180 / 36 000
Фары	49 / 1500
Промежуточная опора кард. вала «Волги»	4,9 / 150
Фаркоп	153,4 / 4680
Сигнализация	500 / 15 250
Масло моторное (7 л)	41,3 /1300
Масло трансмиссионное (11,5 л)	73 / 2300
Антифриз (11 л)	39 / 1200
Фильтр масляный	17 / 520
Фильтр воздушный	22,9 / 700
Колодки передние	42 / 1280
Дизтопливо (12,9 л/100 км – 517 л	142,4 / 4344
Итого	**12 114,9 / 369 649**

ЧТО-ТО ТЕРЯЕМ, ЧТО-ТО НАХОДИМ

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

ГАЗ-3110

Изготовитель:	ГАЗ	**Пробег на момент отчета:**	37 тыс. км
Год выпуска:	2001	**Предыдущие публикации в журнале:**	2001, № 12; 2002, № 4, 7, 10; 2003, № 5, 7
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с августа 2001		

Давно знакомые повороты стали как будто более плавными. Черная «Волга» не только перестала раздражать «преследователей» замедленными баржевыми повадками, но порой даже с некоторым вызовом обходит соседей по многорядным поворотам…

Итак, основная тема нынешнего отчета: редакционная «Волга» на 33-й тысяче пробега получила от ГАЗа подарок – новые передние и задние подвески и коробку передач. По сути, теперь это автомобиль 2003 модельного года.

Первый дальний пробег Нижний Новгород – Москва подтвердил тестовые впечатления (ЗР, 2003, № 6): «Волга» стала строже в управлении, комфортабельнее. «Зато» штатные летние шины «Таганка» возможностям автомобиля на новых подвесках не соответствуют: срываются в быстрых, но вполне безобидных поворотах.

Претензий к подвеске пока нет: ничего не гремит, не стучит, не люфтит. Впрочем, так и должно быть, пробег пока всего чуть более 4000 км. А вот сэкономить примерно 100 долларов уже удалось: обновленному ГАЗ-3110 плановое ТО (читай шприцевание) каждые 5 тысяч не нужно.

С модернизированной коробкой передач (см. ЗР, 2003, № 10) не все так хорошо. Агрегат действительно работает тише, вторая передача после четвертой-пятой включается не по-«волговски» легко. А вот первая и задняя временами «втыкаются» с трудом. Ближайшие планы – поменять заводскую смазку на дорогую синтетику (коробку, которая прежде стояла на нашей «Волге», это преобразило). Если не поможет – займемся сцеплением, хотя кончаться ему явно рановато.

Радость от экономии на ТО омрачилась довольно чувствительными внеплановыми расходами. Впрочем, нет худа без добра. На 32-й тысяче отказал датчик массового расхода воздуха. Признаки: детонация, загорающаяся на 2500–3000 об/мин аварийная лампа и неустойчивые холостые. Временно «вылечил» двигатель, отключив датчик. Поставил изделие «Бош» (номер по каталогу – 0 280 212 014), дорогое, но надежное. Холостые обороты, которые то больше, то меньше, но почти все время «плавали», вернулись в норму. К тому же, думаю, благодаря иностранцу средний расход топлива за отчетный период снизился до 11,7 л/100 км. Заодно пришлось поменять шалившую катушку зажигания и свечной наконечник – детали, к счастью, недорогие.

Последняя неисправность в перечне – не столько серьезная, сколько противная: утром провалилась педаль сцепления. Попытка доехать до места ремонта, «накачивая» педаль, не удалась: при нажатии жидкость брызгала из цилиндра фонтаном, не желая ни на миллиметр двигать поршень.

Вроде бы немного за 7000 км. Но хотелось бы хоть раз между ТО (через 10, а не 5 тысяч!) не заниматься ремонтом. Пока не удавалось. Так что особо не обольщаюсь, но надежды на лучшее не теряю. □

Кучка запчастей небольшая, но и недешевая.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ, ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

ГАЗ-3110

Средний расход топлива, л/100 км	12,5
Расходы на бензин, руб.	**44 565**
Расходы на ремонт и обслуживание 0–30 000 км, руб.	**32 953**
Расход на ремонт 30 000–37 000 км, руб.	**9901**
Запчасти и материалы, руб.	8683
Из них:	
Датчик массового расхода воздуха	5958
Катушка зажигания	180
Наконечник свечной	65
Главный цилиндр сцепления	220
Тормозная жидкость	34
Итого	**87 419**

ПРИХОТЬ ИЛИ СТРАСТЬ?

АНАТОЛИЙ СУХОВ. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ И BMW

Автомобили БМВ завоевали любовь россиян еще в советские времена. Комсостав армии победителей охотно пересаживался на трофейные машины и мотоциклы, а инженеры пытались привить немецкую веточку к дереву отечественного автопрома. Сегодня БМВ по праву занимает место на автомобильном Олимпе. Имидж «автомобиля для водителя» подчеркивают и услужливо развернутая панель приборов, и жестковатые, но удобные сиденья, и целая гамма мощных двигателей. Дешевый «бимер» – из области сказок или криминальных сводок. Даже подержанные, эти машины остаются дороже большинства одноклассников. Так, пяти-семилетняя «пятерка» в Москве стоит от 13 до 20 тыс. долларов в зависимости от комплектации. А сколько отложить на содержание? Попробуем посчитать вместе – о жизни этих машин в России нам рассказали специалисты дилерского техцентра «АВТОDОМ». Речь пойдет о «пятерке» предпоследнего поколения, выпускавшейся до 2003 года.

РОССИЯ ВЫБИРАЕТ ЧУГУН

На интернет-сайтах и форумах владельцев БМВ с завидной регулярностью мелькает слово «никасил». Для многочисленных поклонников марки оно звучит как приговор – никасиловое (никель-кремниевое) покрытие цилиндров, расточенных непосредственно в алюминиевом блоке, у нас долго не живет. Губит его отечественный бензин, точнее, содержащаяся в нем сера. Конечно, после одной неудачной заправки покрытие не слезет, но уже через два-три года (примерно 60 тыс. км пробега) может наступить «момент истины». Верный признак беды – падение компрессии в цилиндрах ниже 10 бар. Восстановить покрытие не помогут никакие препараты – блок приходится менять, а вместе с ним, разумеется, и коленвал, и поршневую. Владельцу подержанной машины эти расходы зачастую не по карману. Конечно, есть обходные технологии, которые дилеры использовать не вправе. Если блок гильзуют чугунными вставками, успех операции всецело зависит от квалификации ремонтников – заводских гарантий не ждите. На замененный же у дилера блок действует двухлетняя гарантия без ограничения пробега. Но что потом?

Блоками с никасиловым покрытием комплектовали рядные «шестерки» M52 (см. «Эволюция модели»). Двигатели M52TU, выпускавшиеся с сентября 1998 года, – уже с чугунными гильзами в блоке. Оставили гильзы и более поздней «шестерке» M54 (похоже, в Мюнхене решили от добра добра не искать). Ресурс новых двигателей уже вполне приличный – не менее 250–300 тыс. км. А как же быть со старыми авто? Не нарваться при покупке машины на «убитый» блок цилиндров поможет эндоскоп. Он позволяет детально осмотреть зеркало цилиндров и камеру сгорания без разборки мотора. В дилерском техцентре такая услуга стоит около 60 евро – мелочь в сравнении со стоимостью возможного ремонта.

С V-образными «восьмерками» ситуация немного иная. До марта 1997 года у моторов для большинства европейских стран цилиндры покрывали либо

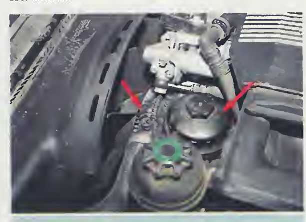
уже знакомым нам никасилом, либо намного более стойким алюсилом. Тип покрытия подскажет номер на блоке цилиндров (как и для рядных «шестерок»), а также визуальная оценка – при помощи эндоскопа или после снятия головки цилиндров. Никасиловое покрытие – желтоватого оттенка, со следами хона (наклонные риски на зеркале цилиндра). Алюсиловое – стального цвета, без хонинговки. После марта 1997 года все «восьмерки» выпускались только с алюсиловым покрытием; оно пасует лишь перед откровенным суррогатом. Соответственно, и в запчасти ныне поставляют «правильные» блоки.

Двигатели БМВ нельзя отнести к масляным обжорам, но не исключено, что при активной езде масло придется подливать не один раз за 15 тыс. км межсервисного пробега (производитель допускает расход 700 г на 1000 км). Масляное голодание чревато букетом неприятностей, ведь от системы смазки питаются и гидрокомпенсаторы клапанов, и натяжитель цепи ГРМ.

Нередкая неисправность машин с двигателями M52TU и M54 – обламывание пластмассовой цапфы, удерживающей начинку термостата в его корпусе. Свободно плавающий термостат становится бесполезен, притом чем выше скорость, тем холоднее мотор.

Другой недуг, который со временем может проявиться и на «шестерках», и на «восьмерках» – течь стакана масляного фильтра. Лечение – замена детали. Со временем начинают врать датчики уровня топлива (их два, подключены параллельно). Виновата вода, неизбежно присутствующая в бензине. По той же причине выходят из строя бензонасосы – эмалевое покрытие бака со временем не выдерживает, а ржавчине только дай волю. Твердые частицы забивают фильтр и «душат» насос. Кардинальное решение – замена бака.

Определить тип покрытия можно не только визуально, но и по номеру блока цилиндров. У «шестерок» он отлит слева, у «восьмерок» – справа. Последние цифры 450 в данном случае означают никасил.



Слабые места рядного двигателя – масляный стакан и термостат.

Слабые места передней подвески – сайлент-блок верхнего рычага и стойка стабилизатора поперечной устойчивости.

К каждому автомобилю прилагаются четыре ключа: два основных с дистанционным пультом (1), один сервисный для персонала отеля или ресторана – им нельзя открыть «бардачок» и багажник (2) и один пластмассовый «кошельковый» – он позволяет открыть и завести автомобиль (в него встроен микрочип) и легко умещается в портмоне (3). Последний всегда носите при себе – тогда случайно запертый в автомобиле или потерянный основной ключ не доставит хлопот.

Дизельные БМВ в России не жалуют. Официально их к нам и не поставляли, но перегонщики удовлетворяют даже слабый спрос, поэтому у механиков опыт имеется. На двигателях с ТНВД (M51, M51TU) порой барахлит электроклапан рециркуляции отработавших газов (AGR). Бывает и курьезная неисправность: момент впрыска здесь считывается с форсунки четвертого цилиндра (от нее идет провод); стоит перепутать местами форсунки – двигатель если и заработает, машину потянет с трудом. На дизелях с системой «коммон рейл» и турбонаддувом (M57) со временем выходит из строя турбокомпрессор (на M51 этот агрегат намного надежнее). Вначале это проявляется повышенным расходом масла, а затем ротор может просто заклинить. Выход один – замена агрегата или картриджа ТКР.

ЭВОЛЮЦИЯ МОДЕЛИ

1995. Дебют 5-й серии в кузове E39. Шестицилиндровые рядные бензиновые двигатели M52 (мод. 520i – 2,0 л, 150 л. с.; мод. 523i – 2,5 л, 170 л. с.; мод. 528i – 2,8 л, 193 л. с.) и восьмицилиндровые V-образные (535i – 3,5 л, 235 л. с.; 540i – 4,4 л, 286 л. с.). На модели 525tds – турбодизель M51 (рядная «шестерка» – 2,5 л, 143 л. с.). Коробки передач – механические или автоматические; привод – задний.

1997. Представлен универсал. В стандартном оснащении добавились две боковые подушки. Появилась адаптивная автоматическая коробка с возможностью ручного переключения (steptronic).

1998. Добавились новые опции, повысилась пассивная безопасность (подушки в стойках крыши). Представлена модель 530d с турбодизелем «коммон рейл» M57 (2,9 л, 184 л. с.). Новые V-образные двигатели M62TU с системой VANOS* и рядные M52TU с системой DOUBLE VANOS. Представлена модель M5 (4,9 л, 400 л. с.).

1999. Новые двигатели M54 с DOUBLE VANOS (520i – 2,2 л, 170 л. с.; 525i – 2,5 л, 193 л. с.; 530 – 3,0 л, 231 л. с.). Начало сборки автомобилей в Калининграде.

2000. Появилась «бюджетная» модель 520d (рядная дизельная «четверка» – 2,0 л, 136 л. с.). На смену 525tds пришла 525d (рядная «шестерка» «коммон рейл» – 2,5 л, 163 л. с.). Значительно расширено стандартное оборудование – ABS, ASC+T (контроль устойчивости с ограничением тягового усилия), DSC, DBC (динамическая стабилизация автомобиля), легкосплавные диски, а также и дополнительное – настройка жесткости задней подвески, память положения кресел и зеркал, контроль за давлением в шинах и т. д. Осенью представлены обновленные «пятерки»: их легко отличить по новым блок-фарам с кольцевой подсветкой габаритов и круглыми указателями поворота и круглым противотуманным фарам. Задние фонари получили светодиодные матрицы; молдинги на дверях и бамперах окрашены в цвет кузова.

2003. Дебют нового поколения 5-й серии на Российском международном автосалоне.

**Система VANOS позволяет изменять фазу открытия впускных клапанов, DOUBLE VANOS – впускных и выпускных (ЗР, 1998, № 11, с. 56–57).*

ГОНОЧНЫЙ БЮДЖЕТ

При умеренной манере езды сцепление (оно с механизмом автоподвода) выдерживает 150, а то и 200 тыс. км. Но разве для этого покупают БМВ? «Выстрелить» со светофора, «порвать» соперника в уличных гонках, пожечь резину на асфальте – таковы будни многих «бимеров». Если сцепление кончилось, не пройдя и 100 тыс. км, взвесьте кошелек: скорее всего, придется менять также

изношенный жесткими стартами двухмассовый маховик (ЗР, 2002, № 6, с. 164). Гонки, даже уличные – дорогое удовольствие.

Если двигатель ни с того ни с сего отказывается заводиться, вспомните, не ковырялся ли кто-нибудь с «автоматом», например, установщики «мультилока»? Дело в том, что «защита от дурака» не разрешит пуск двигателя, если селектор АКП находится не в положении «Р». Нередко после горе-мастеров контакты его микровыключателя оказываются замкнуты независимо от положения рычага. Какой только электропроводный мусор оттуда не доставали: от стружки после сверления отверстий до «лишних» саморезов.

К эластичной муфте, карданному валу, редуктору и шарнирам полуосей претензий нет. Единственная особенность, которую нужно учитывать при обслуживании и ремонте, – различные масла для обычного и самоблокирующегося дифференциала. Проще всего определить его тип, посмотрев на консоль приборной панели: кнопка DSC или ASC означает, что дифференциал обычный (кроме модели M5). «Чужое» масло может спровоцировать течь сальников, а затем и заклинивание редуктора на ходу. Последствия внезапной блокировки колес задней оси, особенно в скоростном повороте, нетрудно представить.

Подвеска «пятерок» в целом держится неплохо, учитывая качество российских дорог. К «расходникам» можно отнести стойки стабилизатора поперечной устойчивости (10–20 тыс. км передние и 20–30 тыс. км задние), амортизаторы (15–30 тыс. км передние, 30–50 тыс. км задние) и сайлент-блоки верхних рычагов передней подвески (замена каждые год-полтора, особенно при лихой езде по кочкам и трамвайным путям). Первый признак «убитых» сайлент-блоков – дрожь на руле при разгоне. Она появляется на 80–90 км/ч и пропадает после 100 км/ч. Если балансировка колес не помогает, заказывайте запчасти. Шаровые опоры держатся гораздо дольше, но менять их придется вместе с рычагами. Передняя подвеска автомобилей с двигателями V8 немного отличается. Как ни странно, долговечность рычагов здесь заметно выше, даже под тяжелым мотором. В задней подвеске, помимо уже перечисленных деталей, изнашиваются сайлент-блоки нижних (интегральных) рычагов – машину переставляет в колее, а также алюминиевых верхних. Долговечность деталей зависит от стиля езды, в среднем – от 10 до 60 тыс. км.

«Убитые» амортизаторы на автомобиле, оснащенном системой EDC (подвеска регулируемой жесткости), влетят в копеечку. Диагностика дефекта проста: если сзади появились стуки, переключите EDC на спортивный режим. Стуки уменьшились – значит, виноваты амортизаторы. Кто-то пытается сэкономить, устанавливая взамен обычные. Но, во-первых, пружины подвески на таком авто подобраны именно под регулируемые, а во-вторых, чтобы примирить компьютер с отсутствующей частью системы, придется внести изменения в программу.

Люфт в рулевой рейке встречается лишь на автомобилях с рядными «шестерками». Неисправный узел приходится менять. К тягам же претензий нет. На машинах с «восьмерками» стоит очень надежный червячный редуктор, но есть другое слабое звено – шарниры поперечной тяги. Впрочем, заменить ее несложно и недорого.

Тормоза – еще одна потенциальная статья расходов. Нередко передние диски идут винтом, пробежав всего 2–10 тыс. км. Виновники – подклинивающие

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, евро
Диагностика электронных систем	20–40
Диагностика износа двиг. M52 с использованием эндоскопа	60–70
Диагностика состояния кузова (стапель)/ходовой части/подвески	250/20/20
Замена блока цилиндров (двиг. M52)	500
Промывка форсунок (с расходными материалами)	70
Замена стакана масляного фильтра	120
Замена рулевой рейки (кроме двиг. V8) с регулировкой углов установки колес	280
Замена турбокомпрессора на дизельном двигателе	139
Замена термостата	60–65
Замена сцепления/маховика	170/250–300
Замена стойки стабилизатора поперечной устойчивости	25
Замена верхнего рычага передней подвески (кроме двиг. V8)	110
Замена амортизатора	120
Регулировка углов установки всех колес	130
Замена переднего тормозного диска	35
Замена датчика АБС переднего/заднего	9,5/14
Замена блока сопротивлений вентилятора отопителя	125
Замена дополнительного вентилятора кондиционера	80
Замена панели управления кондиционером	6
Замена клеммы АКБ с пиропатроном	46

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, евро
Блок цилиндров, коленчатый вал, поршни, прокладки (двиг. M52)	2722
Стакан масляного фильтра	264
Картридж ТКР (дизель)	1240
Термостат M52/M52TU	36/64
Комплект сцепления/маховик (кроме двиг. V8)	287/700
Комплект сцепления/маховик (двиг. V8)	496/700
Стойка стабилизатора переднего/заднего	33/22
Верхний рычаг передней подвески/его сайлент-блок (кроме машин с V8)	85/28
Передний/задний амортизатор с регулировкой усилия	615/464
Передний/задний амортизатор без регулировки усилия	217/162
Рулевая рейка	1035
Средняя рулевая тяга	252
Передний/задний тормозной диск (кроме двиг. V8)	109/62
Датчик АБС	90
Блок сопротивлений вентилятора отопителя	89
Дополнительный вентилятор кондиционера	280
Панель управления кондиционером	279
Клемма АКБ с пиропатроном	296
Элемент зеркала с подогревом и затемнением	340
Крыло переднее/капот	231/469
Бампер передний/фара (дорестайлинговые)	391/346

На машинах с двигателем V8 передняя подвеска более долговечна.

Датчики АБС не выдерживают двух соленых зим.

Плюсовая клемма с пиропатроном – дорогая игрушка. Не замкни!

Автомобили 2001 модельного года получили новую оптику: «габариты», противотуманные фары и даже поворотники – круглые. Молдинги в цвет кузова – стильно, но непрактично.

из-за коррозии суппорты. Антиобледенительная жидкость размягчает резину, просачивается под уплотнения – и готово дело: колодки не отводятся от диска, постоянно нагревая его, а при торможении диск перегревается. Теперь достаточно холодного душа из ближайшей лужи, чтобы металл повело. Кривой диск будет тереться о колодки неравномерно, окончательно теряя форму. Порой удается победить недуг, купив ремкомплект и перебрав суппорт, но нередко помогает лишь замена. С новыми суппортами диски продержатся не менее 20–25 тыс. км. С задними же таких проблем нет. Их срок службы (30–50 тыс. км) определяет лишь естественный износ. Другая жертва агрессивной окружающей среды – датчики АБС. Заливка компаундом редко держится больше двух соленых зим, вышедший из строя датчик приходится менять.

ЭЛЕКТРИКАМ РАБОТА БУДЕТ

Слабые места электрики «пятерок» настолько хорошо известны, что диагностика занимает считанные секунды, а со склада уже несут нужную деталь. Вентилятор отопителя постоянно работает на максимальной скорости или обороты гуляют сами по себе? Меняйте блок сопротивлений. В пробках растет температура жидкости, плохо работает кондиционер? Если предохранители целы, но дополнительный вентилятор не вращается, скорее всего, вышел из строя его электродвигатель. Кондиционер не включается или дует куда вздумается? Меняем панель управления.

Бывает, после выключения зажигания под панелью жужжит электромотор. Многие недоумевают – «я же все выключил!» Однако системы полностью «засыпают» лишь через 16 минут, когда автомобиль заперт и охраняется штатным иммобилайзером. Звук же издает микродвигатель датчика температуры воздуха для климатической установки. Если он стал слишком громким, можно почистить узел, разобрав панель.

Отключение аккумуляторной батареи (при вынутом ключе зажигания) не вызывает каких-либо сбоев в электронике, даже магнитола сама вспомнит свой код. Следите лишь, чтобы не замкнуть управляющий вывод плюсовой клеммы с пиропатроном, иначе придется покупать новую взамен выстрелившей (эта система срабатывает при столкновении). «Программирование» может потребоваться лишь электроприводу стеклоподъемника и люка, чтобы восстановить функцию «открыть при одном нажатии кнопки». Сделать это просто: достаточно поднять стекло и удерживать кнопку нажатой не менее 10 секунд, а затем полностью опустить стекло и так же удерживать кнопку. Блок управления запомнит крайние положения механизма, и работа системы полностью восстановится.

А вот попытка завестись от разряженной батареи нередко заканчивается плачевно: внезапно обесточенный (при включении стартера) иммобилайзер заблокирует пуск двигателя. Последующие «прикуривания» не спасут – только визит к профильным специалистам. Причина же быстрой разрядки может скрываться в дополнительной сигнализации. Неграмотная установка (подключение управляющих проводов к «концевикам» дверей и т. п., как на «Жигулях») здесь приведет к тому, что электрооборудование не отключится через 16 минут, а будет бодрствовать все время, потребляя значительный ток (несколько десятков миллиампер). В крайнем случае проблему можно решить, установив более мощный гелевый аккумулятор.

На машинах 1996–1997 гг. нередкая неисправность – выпадение пикселов в строчке диагностики комбинации приборов. Стоит ли ради этого менять «приборку» – решайте сами.

РОССИЙСКИЙ ПАКЕТ

Он выглядит довольно внушительно. Прежде всего, это бензиновые двигатели, переваривающие этилированный бензин, без нейтрализатора и лямбда-зонда (устанавливались до 2003 года). Во-вторых, «восточный пакет» для подвески: более энергоемкие амортизаторы, другие стабилизаторы поперечной устойчивости и пружины, увеличивающие клиренс на 22 мм, а также стальная защита двигателя. Наконец, с сентября 1998 года появился «холодный пакет»: амортизаторы и ГУР заправлены низкотемпературными жидкостями. Все эти опции присутствуют и на БМВ калининградской сборки: эти по надежности не только не уступают, но в целом даже превосходят авто с исторической родины.

Совершенно бесполезная и даже вредная в России опция – навигационная система. Наши просторы для нее – все равно что поверхность Марса, а вот сбои могут привести к неполадкам в других электронных блоках. Узнать обо всех опциях конкретного авто можно из наклейки в сервисной книжке или у дилера. Для заказа запчастей потребуются семь последних цифр VINa, он выбит на правой передней чашке. □

РАНДЕВУ У «ЖИГУЛЕЙ»

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

Продолжается юбилейный для журнала «За рулем» год (как вы помните, нам уже 75!), и продолжается наша «Игра по-крупному». Тот, кто внимательно читает журнал, знает, что акция уже проходила в Ижевске и Волгограде, а в июле мы посетили Краснодар, где, как убедились, живет множество наших подписчиков и читателей. В конце сентября по решению нашего компьютера мы отправились в «автомобильную столицу» России – город Тольятти, на родину «жигулей» и «лад». Здесь, где делают самые массовые российские автомобили, хорошо знают и любят журнал. А еще этот регион – один из самых автомобилизированных в стране. В начале года на учете в Самарской области состояло больше 614 тыс. легковых автомобилей, 18,6 тыс. автобусов (по обоим показателем – 1-е место в Приволжье) и 98 тыс. грузовиков. Особенно приятно было, что визит наш совпал с главным праздником завода и всего города – Днем машиностроителя.

...Второй год проводим мы в разных регионах России акции «Автомобиль – россыпью», но каждый раз волнуемся: а придут ли на встречу с журналом читатели? Вдруг у них неотложные дела, встречи, работа, в конце концов? И каждый раз с облегчением вздыхаем, когда видим: встречу с редакцией журнала люди сочли самым важным на сегодня событием!

Вот и сейчас, как только по радио была названа точка рандеву – автодром КВЦ, туда сразу же устремились автомобилисты. Первый был на месте в 9 часов утра! А к 13.00 собралось около сотни наших читателей – не только из Тольятти, но и всей Самарской области. Среди них оказались представители самых разных профессий – водитель, инженер, студент, предприниматель, юрист, художник...

Для чего люди приходят на встречу с ЗР? Конечно, не только для того, чтобы получить подарок (хотя и такой стимул тоже есть!), но и пообщаться с сотрудниками редакции, рассказать о своей автомобильной жизни, обсудить общие проблемы. В последнее время больше всего вопросов об обязательном страховании. Интересуют наших читателей и перспективы отечественных автозаводов, и новые таможенные пошлины, и юридические проблемы, и многое-многое другое.

Общение оказывается взаимовыгодным. Мы ни разу не пожалели о том, что проехали туда-обратно больше двух тысяч километров и раздали полезных подарков почти на 150 тыс. руб. (комплекты шин и дисков, магнитолы и акустические системы, компрессоры и домкраты, наборы инструментов и многое другое). Мы знакомимся с многими интересными людьми, узнаем их мнение о журнале.

А вот и самая главная новость – в ноябре «Игра по-крупному» пройдет в старинном городе Воронеже. Так решил, проанализировав итоги подписной кампании, наш компьютер. Когда и где именно состоится встреча? Пока это – секрет. Следите за информацией, играйте с нами и выигрывайте!

Подарки от ЗР получают тольяттинцы: Оксана Билетченко, Иван Рыжов, Дмитрий Семин.

МЕЧТЫ СБЫВАЮТСЯ

ИГОРЬ ОРЛОВСКИЙ, МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Всю жизнь мечтал о больших машинах, мини-вэнах, но покупал, как водится, что было по карману – «копейку», «семерку», потом «девятку». Наконец, решил, что пора воплощать мечты в реальность: обложившись грудой рекламных объявлений, начал выбирать. Из новых машин по карману были лишь отечественные «Баргузин» и «Надежда». Первый не проходил по высоте в гараж, вторая, может быть, и добрая внутри, но на лицо ужасная. В общем, поехал в Люберцы на авторынок, побродил среди дорогих «каравелл» и «шаранов» и, уже почти отчаявшись, увидел его – вишневый «Рено-Эспас» второго поколения 1991 года выпуска. Зная о пластиковом кузове и мощной полурамной конструкции, решил – подходит и смело договорился о диагностике автомобиля в автосервисе.

Осмотр показал, что машина находится в отличном состоянии, ни одного очага коррозии, несмотря на то что никакого антикора нет. Сход-развал в норме, признаков серьезных аварий не видно, хотя опытный жестянщик определил, что крышей где-то цеплялись. В общем, ударили с продавцом по рукам, причем с первоначальных 6 тыс. долларов удалось сбросить пару сотен за якобы пробитую прокладку головки двигателя – из глушителя что-то лило, а расширительный бачок оказался пустой. Позже диагноз не подтвердился, после долива уровень не падает, хотя из выхлопной трубы по-прежнему капаст. Очевидно, конденсат?

А вот лопнувшую пружину задней подвески проглядели, впрочем, она себя ничем не проявила даже при поездке на юг «с полной выкладкой». Из разговоров с автослесарями узнал, что я не первый обращаюсь с такой проблемой – сломанной пружиной. Фирменный комплект стоит около трехсот долларов, поэтому начал искать вариант подешевле. Подобрать пружину от другой модели проблематично из-за переменного межвиткового расстояния – этим достигается приемлемый комфорт как в пустом, так и в груженом состоянии. В общем, «радость амортизации» обошлась в 120 у. е. за пару не оригинальных, но родных (именно для «Эспаса») пружин. Кстати, о подвеске: отмечу ее простоту, надежность и «неубиваемость»: спереди – двухрычажная со стабилизатором поперечной устойчивости, сзади – неразрезная балка и четыре сайлент-блока в придачу – ломаться особенно нечему. Кстати, мне попался вариант с «самоподкачивающимися» задними амортизаторами: буквально через двести метров после начала движения с нагрузкой корма постепенно поднимается до нормального положения, едешь порожняком – соответственно опускается.

Сразу после покупки поменял ремень ГРМ, все жидкости, тормозные диски, барабаны, колодки, отремонтировал кондиционер – был негерметичен шланг низкого давления. Периодически подвывающий электробензонасос поменял на «волговский», который встал, как родной.

На моем «Рено» установлен старый добрый мотор J7T: бензиновая «четверка» объемом 2,2 л расположена спереди продольно и приводит передние же колеса. Мотор очень хорош на «низах», а его 110 «лошадок» хватает за глаза, так как масса машины всего 1300 кг. Понравилось внятное рулевое управление, не позволяющее терять связь

Отличный обзор, просторный салон с множеством полок и отсеков – на этой машине особенно хорошо путешествовать.

Если развернуть передние кресла, а сзади сложить среднее, наподобие столика, получится удобное купе для четверых.

с дорогой, мощные тормоза – вентилируемые дисковые спереди и барабанные сзади. Одним словом, чем глубже я познавал устройство, тем больше убеждался в правильности выбора Мишани – так я назвал свой «Эспас».

Несмотря на возраст, автомобиль вызывает интерес – подходят, смотрят, спрашивают. За рулем поначалу удивляли высокая посадка и великолепная обзорность. Но к хорошему привыкаешь быстро и теперь в любом седане чувствую себя, как селедка в банке. Салон мини-вэна по-европейски лаконичен, без намека на роскошь, но сделан с отменным качеством: огромные дверные проемы, обширная передняя панель, уходящее вдаль лобовое стекло, удобные и понятные органы управления. В спинках передних сидений спрятаны столики, а сами кресла можно развернуть на 180° – очень удобно на стоянке. Если же убрать все сиденья, получится огромный вагон – можно даже мебель возить. Особо отмечу системы вентиляции, отопления и кондиционирования – и летом на юге, и зимой экипаж Мишани всегда ощущал комфорт. Пожалуй, к следующему лету затонирую задние стекла, а то очень припекает солнце.

Есть у «Эспаса» и недостатки, самый заметный из которых – высокая стоимость пластиковых кузовных деталей. На разборках «бэушные» встречаются редко, а неоригинальных не бывает вовсе, так что даже мелкое ДТП может вылиться в крупную сумму. Ложку дегтя добавили наружные зеркала, в угоду дизайну конструкторы пожертвовали их размером и местоположением, поэтому пришлось поставить дополнительные. При всем обилии карманов, боксов и полочек очень не хватает ниши для инструмента, вожу его в ящике в багажнике. Запасное колесо, как у многих «французов», прикреплено снаружи под полом. С одной стороны, при проколе не придется разгружать объемистый багажник. Но с другой – запаска всегда грязная, а болт ее крепления со временем покрывается ржавчиной настолько, что может сломаться при отворачивании – этот узел я, не стесняясь, обмазал солидолом.

За год Мишка проехал 17 тыс. км, были и длинные рейсы, и короткие поездки по работе. За это время первым нерадивым узлом стал стартер, отказавший на берегу Черного моря. Хорошо, это произошло к концу отпуска – оставшиеся несколько раз завелись «с толкача», благо машина не тяжелая. Дома отнес агрегат в ремонт, где подтвердили мою догадку – износ щеток. Попутно заменили втулки – тоже не вечные. Ремонт обошелся в 40 «вечно условных». Недавно пропитал землю антифризом, за новую помпу пришлось выложить $45. При сезонной смене резины обнаружил лопнувшую правую подушку двигателя – купил сразу обе за $60. Все работы проводил самостоятельно, довольно простая конструкция машины это позволяет.

Детали заметно дороже, чем на обычные легковые иномарки. Но в этом есть и свой плюс – практически невозможно нарваться на подделку, поскольку запчасти на редкие модели, как правило, встречаются только в каталогах известных фирм. Что касается дополнительных расходов, то, как и любой благодарный хозяин, сделал своему «топтыжке» несколько подарков, самый дорогой из которых – комплект верхнесалдинских кованых дисков.

Расход топлива просто умиляет: 8 л на 100 км по трассе при скоростях 100–110 км/ч плюс литр на кондиционер и не более 10 л в городе. И это у «вагона»! Заправляюсь «95-м» и, естественно, на проверенных заправках, поскольку в выпускной системе стоит нейтрализатор. В общем, я ни секунды не жалею, что остановил свой выбор именно на «Рено-Эспас». Более того, убежден, что именно такой автомобиль имел бы все шансы стать народным в России. □

ОТ РЕДАКЦИИ. Выпуск автомобиля «Рено-Эспас», открывшего эру европейских мини-вэнов, был начат в 1984 году на заводе аэрокосмической корпорации «Матра». Спустя четыре года машина получила полноприводную трансмиссию, а еще через год была модернизирована. Второе поколение дебютировало в 1991 году, еще через пять лет – третье, отличавшееся поперечным расположением силового агрегата, а чуть позже – и удлиненная версия «Гран Эспас» (ЗР, 1998, № 6). Последняя смена поколений произошла летом прошлого года (ЗР, 2002, № 12), когда были одновременно представлены обычная и удлиненная версии.

ДРУГ ДЕТСТВА

МИХАИЛ ДАНИЛОВ, ТБИЛИСИ

Настоящий автомобилист отождествляет периоды истории с определенными машинами. Я провел юность с «401-м» «Москвичом» 1953 года, который появился в нашей семье в 1960-м.

На машине стоял неродной мотор «402-го» «Москвича». Нижнеклапанный агрегат отличали неприхотливость и надежность. Но регулировать клапаны было очень неудобно, ведь они располагались сбоку от цилиндров (отсюда и название – SV – side valves – боковые клапаны). Нужно было лечь на крыло, запустить руки под впускной и выпускной коллекторы, снять клапанную крышку и на ощупь крутить регулировочные болты. Бензонасос, находящийся тут же, тоже очень мешал, но освоить эту важную операцию было делом чести каждого настоящего автомобилиста.

Клапаны делали не из такой прочной стали, как ныне, поэтому высокооктановый бензин «Москвичу» был категорически противопоказан. Кстати, седел клапанов у двигателя с чугунным блоком не было. На «Москвиче» можно было разогнаться до 100 км/ч. Правда, ехать так долго не рекомендовали из-за «мягких» баббитовых вкладышей.

Система смазки была двухступенчатой с фильтрами грубой и тонкой очистки. Рукоятку фильтра грубой очистки периодически поворачивали. Заднего сальника на коленвале не ставили, его роль выполнял буртик на конце вала. Тем не менее двигатель почти не расходовал масло.

Электрооборудование – 6-вольтовое. Стартер включали круглой ножной педалью, расположенной над педалью газа. После пуска стартер отключался автоматически. Обмотка реле вторым концом была подключена к якорю 130-ваттного генератора постоянного тока (диодов не было) и замыкалась на «массу» через обмотки. Возбуждаясь, генератор отключал стартер. Болезнями 6-вольтовой сети были слабые фары (указателей поворота в оригинале не ставили!) и хроническая недозарядка аккумулятора.

Наиболее оригинальной была ходовая часть «Москвича». В передней подвеске Дюбонне пружины стояли в цилиндрах, которые одновременно играли роль амортизаторов одностороннего действия – работали лишь на отбой (подробнее см. ЗР, 1999, № 8 – ***ред.***). Задние рычажные амортизаторы тоже были односторонними. Развал передних колес не регулировали, его обеспечивала геометрия трубчатой балки.

Передний тормозной щит не имел жесткой связи с подвеской, а свободно болтался. Реактивное усилие воспринимали специальные рычаги. Каждое торможение сопровождал характерный звук, а в свободном состоянии щит часто бренчал так, что было слышно в салоне.

Тормозные барабаны, цельные со ступицами, имели специальные отверстия для регулировки зазора между колодками. Задние барабаны сидели на полуосях без шлицев, с конусом на конце и шпонкой.

Через прорези напольных педалей и съемный тоннель пола над коробкой передач при езде по лужам в салон попадала вода. Кое-кто, наверное, помнит, что задние двери открывались против движения, а багажник был доступен только из салона.

Вот на таких автомобилях, казавшихся верхом совершенства, ездили наши деды и отцы. Когда семье пришлось расстаться с «401-м», я воспринял это очень обостренно. И сегодня с нежностью и теплотой вспоминаю старого друга – первую автомобильную любовь. □

НАША СПРАВКА

«Москвичи» моделей 400 и 401 выпускали с 1946 года на заводе МЗМА (бывший КИМ, позднее – АЗЛК) с 1,1-литровыми моторами мощностью 23 л. с., а с 1949 года – 26 л. с. Автомобиль представлял собой копию довоенного «Опеля-Кадет». До 1956-го построили чуть больше 216 тысяч седанов, фургонов и кабриолетов. С 1956-го выпускали модель 402 с 35-сильным 1,2-литровым двигателем, созданным на базе предыдущего агрегата.

Заботливым хозяевам скромные «москвичи» служат более полувека.

ИЗ РОССИИ В РОССИЮ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО. ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ

РЫНОК ДЛЯ... ПРОДАВЦОВ

Крупнейший в Калининграде и области авторынок в Борисове не впечатлил. Того, кто бывал тут года четыре назад, он вообще мог вогнать в ступор. Да, рынок стал цивилизованнее: новый забор, навесы над торговыми рядами, культурные магазинчики запчастей... Но вот количество машин... Тогда их было несколько тысяч кряду, а сейчас – от силы штук пятьсот. И самое удивительное – в разгар теплого, солнечного дня, пусть и в середине недели, единственными посетителями «Борисово» были мы с фотографом!

– После новых, наделавших шума таможенных пошлин в прошлом, а затем и в этом году бизнес идет очень плохо, – жалуется Игорь Янус, директор авторынка. – В первом полугодии в месяц завозили по 5000 машин, сейчас – всего 300. Потери у всех – боюсь, снова возродится «серая» растаможка...

Не знаю, сбудется ли невеселый прогноз бизнесмена, но на рынке теперь все больше «областных» машин (растаможены по льготной схеме и за пределы области их вывозить нельзя). Говорят, гости из «материковой» России еще случаются, но редко. Ведь растаможенные на метрополию иномарки стоят теперь столько, что покупать их ничуть не выгоднее, чем, скажем, в Москве. И все же перестраиваться под новые пошлины калининградский рынок не спешит: ряды, как и раньше, забиты дорогими «мерседесами», «ауди», «фольксвагенами», а вот маленьких машин, на которые цены не повысились, практически нет. Мы с трудом обнаружили забившийся в угол «Пежо-206» и не менее сиротского вида «Форд-Ка». Не любят малышей в Калининграде!

– Рынок стал примерно в два раза беднее, чем три месяца назад, – сетует И. Янус. – В регионе осталось не более десятка фирм, которые могут себе позволить закупить партию машин, чтобы поставить их у нас или в автосалоне на реализацию. А перегонщики теперь работают в основном под заказ для российских регионов.

ПОЙДИ ТУДА...

Зная, что у местных перегонщиков хорошие связи с «автохаусами» в Германии, здесь по старой памяти заказывают подержанные машины москвичи, жители Центральной России и Урала. Схема проста: звонят, обговаривают все детали заказа, затем пересылают небольшой задаток (обычно около 1000 долларов), и перегонщик отправ-

ЦЕНЫ НА АВТОРЫНКЕ «БОРИСОВО», КАЛИНИНГРАД

(растаможены в РФ, начало октября)

	год выпуска	тыс. долл. США
«Ауди-А6»	1998	17,7
БМВ-320	1998	12,5
«Мазда-626»	1998	9,2
«Мерседес-Е220»	1999	18,3
«Мицубиси-Галант»	2000	14,0
«Ниссан-Примера»	2000	12,0
«Опель-Вектра 2,0»	2000	12,9
«Пежо-206»	2000	10,7
«Ровер-75»	2000	20,5
«Тойота RAV-4»	1997	14,5
«Форд-Ка»	1997	5,6
«Форд-Мондео»	1998	8,5
«Фольксваген-Гольф»	2000	13,5

ляется на поиски – в Германию, Голландию, Францию. Есть нужный объект – звонок хозяину. Согласен? Тогда «курьер» за свои покупает машину, пригоняет ее в Калининград, оплачивая все сборы… А дальше хозяин прилетает за автомобилем либо просит перегнать его куда-то на «материк». Есть на рынке в Борисове и такая услуга.

Сегодня из Калининграда в Россию ведут три дороги. Первые две – сухопутные: через Литву и Белоруссию либо через Польшу и Белоруссию. Теперь появился третий путь – паромом до Санкт-Петербурга.

Стоят они покупателю автомобиля (если платить перегонщику) примерно одинаково – 500 долларов. У каждого из трех путей свои плюсы и минусы. Например, паром надо ждать несколько дней, а на машине можно тронуться в любую минуту. Если не возникнет каких-то проблем на границе, на автомобиле до Москвы можно доехать за сутки с небольшим; на пароме дорога займет больше двух…

Если сегодня нанимать местного перегонщика, самым выгодным по-прежнему считается сухопутный путь через Литву. Оплата зависит от цены автомобиля. Простенькую машину согласятся доставить даже за 400 долларов, если же автомобиль дорогой, престижной марки, то цена возрастает – плата за риск. На дороге может случиться все что угодно, хотя число разбойничков с большой дороги в последние годы резко поубавилось. Если автомобиль надо доставить срочно, в «гонорар» закладывают дополнительные расходы – пройти без очереди пограничный пост стоит 50 долларов.

Областные дороги образцовыми не назовешь. Очень узкие, асфальт, как правило, плохой. Говорят, виной тому местные грунты – какую смесь ни положи, через месяц-другой дороги «вспучивает». В немецкие времена поэтому и мостили их брусчаткой – под ней земля дышит. Что радует: здесь самый маленький отрезок пути – всего 100 км. Дальше, в Литве, дороги идеальные, в Белоруссии и европейской части России – средние.

Самым легким считают перегонщики литовский участок. Лишний раз машину никто не остановит, никаких дополнительных формальностей, все просто и понятно. Одно только: не рекомендуется откровенно нарушать местные ПДД. Литовские полицейские, хоть и бывшие «наши», неумолимы, взяток не берут, штраф выписывают незамедлительно. Оплачивать надо в местном банке, причем быстро, иначе могут остановить на границе. Штрафы немаленькие – за превышение скорости 50–200 долл. Зато без причины никто трогать не будет.

Самый тяжелый участок пути, по общему признанию, – Белоруссия. На границе можно ждать всяких пакостей. Например, элементарную проверку по базе на угон за пять-шесть часов. Не хочешь ждать – плати 10 евро! Местные стражи порядка буквально выстраиваются вдоль дорог, и каждый хочет хоть что-то заработать на перегонщиках и автотуристах. По любому поводу, а часто и без него останавливают машину: «Откуда едешь, что везешь и т. д.». Малейшая зацепка – и все: «Мы вашу машину забираем на штрафстоянку; приходите через день, во всем разберемся».

Кто себе может это позволить? Вот и вынуждены перегонщики сами предлагать взятки…

Введение нынешним летом визового режима с соседней Литвой прошло в Калининграде довольно болезненно. Для жителей области визы стоили недорого (5 евро – одноразовая, 14 – многоразовая), но, чтобы их получить, по нескольку дней простаивали в очередях у дверей литовского консульства. Вспомнили давно забытые списки, ночные переклички… Чтобы не терять времени, перегонщики летом переключились на «польский вариант», где дорога удлинялась на несколько сот километров, зато никаких виз (москвичи давно выбрали эту дорогу; об этом мы писали в ЗР, 2003, № 4).

– Теперь вводят польские визы, и хотя поляки обещают, что это обойдется без нервотрепки, верится с трудом, – рассуждает Григорий, перегонщик с солидным стажем. – Очень много людей с обеих сторон занимаются приграничной торговлей, работают в совместных проектах, вынуждены по делам часто пересекать границу – минимум месяца три неразберихи всем гарантировано.

Но для Григория и его коллег это уже непременная часть их работы. В отделенном от страны анклаве многие только так и могут сегодня заработать. Но те, кто покупает в Калининграде машину «под себя», а также пришлые перекупщики и перегонщики все чаще выбирают новый путь – морем. Пусть дольше, зато без хлопот, без виз. Мы тоже решили отправиться на Большую землю таким путем.

ПО ВОДЕ, АКИ ПО СУХУ

Когда пару лет назад Балтийское морское пароходство как юрлицо ликвидировали (пароходы к тому времени успешно распродали за рубеж), все маршруты в море захватили иностранцы – финны, шведы, эстонцы… Опомнились наши, кажется, лишь в прошлом году, после того как литовцы и поляки объявили о введении визового режима для жителей Калининградской области.

На рынке «Борисово» покупателей не видно…

…Зато на улицах Калининграда – только иномарки.

В грузовом трюме – полный порядок.

Капитан В. Говорушкин: «Курс – Россия!».

Шлюпочная «тревога» – это совсем не страшно.

В Эстонии спешно купили бывший советский круизный теплоход «Георг Отс», за несколько лет до того переоборудованный в паром, и с лета нынешнего года он начал регулярные рейсы по маршруту Санкт-Петербург–Калининград. Расстояние от причала до причала (572 морские мили или по-сухопутному – 1060 км) он покрывает за двое суток со средней скоростью 14 узлов. Затем сутки отстоя в порту – и назад.

Найти в Калининграде причал, откуда отправляется в плавание «Георг Отс», оказалось непросто: никакой рекламы в городе не было (кстати, как потом оказалось, и в Питере тоже), городские кассы и турагентства билетами не торгуют. В конце концов все-таки выяснили: «Отс» базируется в Рыбном порту и только там можно купить билеты. Цена их – от 1,4 до 2 тыс. руб. за место в каюте (в зависимости от категории) да еще 750 руб. за абонемент на питание в ресторане на два дня (по желанию). Перевозка автомобиля обходится в 4200 руб.; загрузить его можно вечером или рано утром. Паром по расписанию отправляется в 10.00, а регистрация – с 8 утра.

Посадка прошла быстро, каюта оказалась уютной. Весь теплоход блистал свежей краской.

– Наш паром рассчитан на перевозку 105 легковых автомобилей и 12 автопоездов; кроме грузовой палубы для легковушек используем и кардеки – специальные подвесные палубы, – рассказал нам капитан «Георга Отса» Валентин Говорушкин. – Вместимость – 370 пассажиров, экипаж судна – 76 человек.

На нашем рейсе пассажиров было немного – всего 60, а еще 12 грузовых и 26 легковых автомобилей. Так что кардеки остались незагруженными. Но, говорят, такое нетипично. Марина Ломоносова, пассажирский администратор парома, назвала цифры загрузки – от двухсот до трехсот пассажиров. Правда, последнее случалось только летом, когда по морю туда-сюда перемещались группы детей – в лагеря, на отдых. Сейчас основной поток пассажиров – местные жители (хоть немного дороже и дольше, чем по железной дороге, зато интереснее) плюс братья-перегонщики.

– Я который год гоняю отсюда автомобили в Екатеринбург, – поведал за кружкой пива один из них – Михаил. – По заказу калининградские ребята ищут мне машины в Германии. Как только начались регулярные рейсы, я постоянный пассажир парома. Вот и сейчас у меня в трюме грузовик МАН, а в кузове под тентом – глазастый «мерс». Что нравится – загрузил машину в Калининграде и двое суток никаких забот, никаких границ проходить не надо, никакой нервотрепки и поборов. Машина никуда отсюда не денется, можешь двое суток отдыхать. Вот ребята соврать не дадут, они сами дальше в Сибирь поедут.

По мнению экипажа, перегонщики буйным нравом не отличаются, скандалов не замечено. Ну, выпьют ребята в первый день, про жизнь поговорят, а потом тихо по каютам расходятся. А на второй день и вовсе их не видно – отсыпаются перед дорогой.

Теперь из Калининграда в Питер едут не только подержанные «мерседесы», появляются и другие грузы. На нашем рейсе трейлер с прицепом вез черепицу в Москву, а рефрижератор – мясо в Санкт-Петербург. В обратном направлении в основном только пассажиры, хотя и грузы тоже случаются – буровая и дорожная техника.

– По привычке многие пассажиры, оказавшись на пароме впервые, интересуются, когда будем проходить таможню, – рассказывает Марина Ломоносова. – Мы их успокаиваем – никакой таможни! Едем из России в Россию. Только морем. В общем-то все довольны путешествием. Это еще ведь так красиво…

«Выражаю огромную благодарность экипажу за сервис и помощь, оказанную при ремонте автомобиля». Это, между прочим, запись из судового журнала…

ПРЕДЛАГАЕМ ЗНАК МУЖСКОГО РАВНОПРАВИЯ, УДИВЛЯЕМСЯ ДОРОЖНЫМ НАДПИСЯМ, РИСУЕМ «ЧАЙКУ» И ЗАЩИЩАЕМ «ПЕЖО» – ОБО ВСЕМ ЭТОМ В НАШИХ КОНФЕРЕНЦИЯХ И НОЯБРЬСКОЙ ПОЧТЕ ЗР.

Главному инженеру ОАО «Агрегат» (г. Сим). Главному редактору «ЗА РУЛЕМ».

Приобрел кран отопителя КОШ-1. Литье грубое, сплошные раковины… Поставил на ВАЗ-21063 с новыми прокладками – потекло, затянул – капает, еще подтянул – отломилось «ухо». Купил кран ваших конкурентов – «керамический»: у того хоть вид приличный…

Поставил – сразу же потекло. И ВЫ, ГОСПОДА, ГОВОРИТЕ МНЕ О РОССИЙСКОМ АВТОПРОМЕ? Да вы (мы…) за 40 лет не можем даже кран для ФИАТа («жигулей») сделать! Вот и ездят по стране машины: зимой с застывшим в открытом положении краником, а летом – без оного.

КИЯШКО В.С., ВОЛГОДОНСК

Мне всегда казалось, что за рулем нужно забыть о том, какого ты пола – надо просто соблюдать ПДД. Поэтому наклейки с туфелькой всегда как-то раздражали. Мол, я женщина, а потому, несмотря на знаки, ты меня должен пропустить – я такая, ну и вообще… Короче, предлагаю «наш ответ Чемберлену»: мужской знак «Уважай меня».

SPETR

Для моего мужа каждый месяц бывает радостный день – день получения журнала» ЗА РУЛЕМ». Все проблемы исчезают – он никуда не спешит, он читает! Пусть журнал выходит почаще – счастливых дней в нашей семье будет больше.

ЖЕНА ОДНОГО ИЗ ВАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ

Я могу понять надпись «Доброго Пути» или вывешиваемый зимой плакат «С Рождеством Христовым». Но «Храни Вас Господь» на свежепостроенном мосту через Киевское шоссе вызывает отнюдь не те эмоции, которые, наверно, имел в виду ее автор.

BADGER

Мне 16 лет, живу в Риге. Очень увлекаемся с друзьями ездой и ремонтом машин, ездим аккуратно, чтобы не попасться в руки CSDD (ГАИ). Бывало, что попадались, но отделывались штрафом 10–15 латов (500–750 руб). А вот бензин дорогой: за литр «95-го» просят 19–20 руб. Очень люблю «жигули», особенно «шестерки» с «троичными» двигателями – просто «тащусь». У меня за четыре года были три «шестерки», одна «пятерка» и одна «копейка», не считая иномарок (два «Опеля» и «Мерседес» со 123-м кузовом). Многие не поверят, откуда мог иметь столько машин, а я расскажу! Все потому, что у нас в Латвии «жигули» вообще не считают за машину, а потому их можно покупать за смешные деньги. А вашему журналу желаю просуществовать еще хотя бы 75 лет и побольше писать про ВАЗы, особенно про 2106. Сейчас пишу из Канады – мы сюда с родителями на каникулы приехали. С уважением,

ВОВА.
NORTH YORK, Ont., Canada

Пишу вам как Ленин из ссылки – из Тверской области. Приехала сюда исключительно ради детей, со слезами расставшись с любимым мужем и пробками на Нижегородской-стрит. Здесь водители непуганые – фар вообще никогда не включают. Если издали фары видишь – это москвич едет. Я в своей «Оке» езжу с четырьмя детьми, а папка не помещается, поэтому он единолично ездит на своем ИЖе, которого зовут «Буцефал». «Оку» мне дал дед – он ветеран и все такое, а на ИЖа мы копили с мужем: он зарабатывал, а я – экономила! Как же эти машины часто ломаются! Что только не чинили и не заменяли! Но мы уже опытные – муж дождливым ноябрьским вечером по вашей книжке заменил мне трос сцепления, а я – катушку зажигания и коммутатор. Вот!

МЕЖНЕВА ТАТЬЯНА, МОСКВА

В февральском номере прочитал рассказ одного из читателей о «Пежо-406», который «насолил» владельцу похлеще родных «пятерок» да «десяток». Удивился необычайно: мой знакомый купил дизельный «Пежо» в 1998 году, за два года прошел 110 тыс. км – не сломалось абсолютно ничего! Сейчас эта машина у другого владельца, накрутила 260 тыс. км – он только два раза перебирал подвеску: тверские дороги, знаете ли… Хочу вас попросить рассказать на всю Россию о позоре наших местных дорожников – их будто и нет вообще! Все дороги в городе зимой – голый лед, а по обочинам – метровые грязные сугробы. Троллейбус, подъезжая к остановке, носом продирается к тротуару, а кормой перекрывает центральную полосу…

ЯРОСЛАВ МОСКОВКА, ТВЕРЬ

Самый старый имеющийся у меня номер вашего журнала – за апрель 1967 года. Очень хочу, чтобы мой рисунок был напечатан в любимом издании. Надеюсь, моя «Чайка» вам понравится.

СЕРГЕЙ, С.-ПЕТЕРБУРГ

НОЯБРЬСКУЮ ПОЧТУ ЗР ЧИТАЛ И АНАЛИЗИРОВАЛ МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

***P.S.** По-прежнему в целях взаимной экономии времени просим всех наших корреспондентов указывать свои контактные телефоны.*

ПЯТНО КОНФЛИКТА

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ. ФОТО: DPPI И ДПК

После длительного перерыва на трассе вновь доминируют красные машины.

Уверенная победа Михаэля Шумахера в Монце никоим образом не объясняет, почему немец провалил подряд три предыдущих этапа. В Великобритании, родной Германии и Венгрии он неизменно уступал не только основным соперникам, но и партнеру по команде – на всех стадиях борьбы. Когда такое было?! Рубенс Баррикелло везде стартовал с более высоких позиций, блестяще выиграл британский Гран-при, в других гонках реально мог бороться за подиум, но помешали аварии. А что помешало Михаэлю? Почему он, привычно став лидером чемпионата, вдруг резко сбавил ход?

Прежде чем обвинять высшее руководство формулы 1 в тайном сговоре с «Феррари», искусственном поддержании интриги и принудительном внесении поправок в сценарий чемпионата, поищем другие ответы. Сам Михаэль все объясняет очень просто. После Великобритании: «Мне не повезло. Бегущий по трассе голый человек спутал все карты. Я очень рад за Рубенса». Возможно. После Германии: «Я шел вторым, но проколол левую заднюю покрышку». Допустим. После Венгрии: «В общем, все пошло наперекосяк».

Иными словами, цепь нелепых случайностей. Вполне убедительная аргументация, даже если не принимать во внимание речи Михаэля до старта тех же гонок. В Великобритании, Германии и Венгрии: «Вильямс» и «Мак-Ларен» очень сильны, но мы постараемся что-нибудь сделать». Перед Италией: «В команде все отлично. Не сомневаюсь в победе». Совсем разные интонации, не правда ли? И Рубенс в Монце тоже выступил сильно, но… с изрядным отставанием от Михаэля.

После фиаско в Будапеште «Феррари» указала на сенсационную причину своего спада: у соперников неправильные покрышки «Мишлен»! Ситуация вернула нас к достопамятным временам: канадские хоккеисты, почуяв, что безнадежно проигрывают сборной СССР, просили арбитров измерить клюшки соперника. Фернандо Алонсо, выигравший венгерскую гонку, поднял «Феррари» на смех: «Когда «Феррари» и «Бриджстоун» постоянно побеждали, на «Мишлен» никто не жаловался. Они просто не умеют проигрывать!»

ФИА, выслушав обе стороны, изменила порядок замера пятна контакта передних шин. Не до, как было всегда, а после гонки: вместо допустимых 270 мм на «Мишлене» получалось 286. Прежним правилам это не противоречило. Но вот интересно, почему японские шинники, зная о военной хитрости французских коллег, не пошли таким же выигрышным путем? Ведь они остались при мнении, что широкое пятно – только во вред, и продолжают по-

ставлять своим командам «стартовую ширину» 220 мм!

Ширина протектора, в свою очередь, не объясняет доминирование «Феррари» на Гран-при Италии. Да, «Мишлен» привез сюда обувь нового образца. Но еще до старта представитель французской фирмы объявил: «Она другая по составу, но не размерам. За столь малый срок мы не можем радикально изменить технологию производства. И если ФИА после финиша захочет дисквалифицировать 10 машин – пожалуйста. Мы намерены отстаивать нашу правоту». К счастью, в «Монце» доминировали пилоты «Феррари», дисквалификация не понадобилась. Правда, спортивный директор «Скудерии» Жан Тодт спрятал туза в рукаве: «Если что-то помешает нам взять титул, я подам иск на покрышки «Мишлен». Мы опротестуем результаты всех шестнадцати гонок. У нас тут честная игра, и мы никому не позволим шельмовать!»

«Мишлен», впрочем, наладил неплохую оборону: «Оставляем за собой право подать в суд на руководство «Феррари», допустившее оскорбительные выпады в наш адрес». А ФИА по просьбе французов взяла на длительные исследования (да-да, бомба – замедленного действия) образцы покрышек «Вильямса» и «Феррари». На тестах инженеры «Мишлена» заподозрили, что «Бриджстоун» нарушает пункт регламента, касающийся симметричного расположения канавок относительно продольной оси.

Ну, если добрались уже и до канавок, то отличный шанс выиграть чемпионат получает «Минарди»! Для этого ей достаточно снять со своих машин электронную систему «тракшн-контроля», оптимизирующую разгоны и торможения. Или совершить последний пит-стоп за круг до финиша. А потом настрочить протест на все остальные команды.

«Тракшн-контроль» формально запрещен с июля этого года, но команды до сих пор используют его по «джентльменскому соглашению», не зафиксированному в регламенте. Технический делегат ФИА Чарли Уайтинг, чей долг нещадно карать нарушителей, смотрит на это сквозь пальцы. Шеф «Минарди» Пол Стоддард, кстати, уже запускал пробный шар, когда потребовалось вытрясти из заводских команд гарантию на поставку в сезоне-2004 двигателей «по сниженным расценкам». Он пригрозил стартовать в Сильверстоуне без «тракшн-контроля». Шантаж отлично сработал! «Мы получили определенную компенсацию», – туманно прокомментировал Стоддард одно из совещаний боссов команд при закрытых дверях.

Что касается канавок, то с тех пор, как ФИА распорядилась их нарезать (дабы уменьшить пресловутое пятно контакта, снизить скорости и повысить безопасность), все команды, в том числе «Феррари», ездят на неправильных шинах. Форма, глубина и ширина канавок строго оговорены. Непременное условие – после финиша на шине должны остаться хотя бы контуры всех четырех канавок. Однако известны случаи, когда гонщики финишировали на абсолютно «лысых» покрышках. И Чарли Уайтинг что-то не бежал к машинам с линейкой в руках! А ведь производитель способен изготовить канавки, эффективно стирающиеся в ноль, скажем, за пять кругов. И ни одна живая душа не сможет доказать, будто это не «естественный износ». Что там говорил Жан Тодт насчет честных гонок?

Нам сегодня легче поверить в «тайный сговор», нежели в полосу неудач, засосавшую Михаэля Шумахера. Разве интересней было бы, выиграй он свой шестой и четвертый кряду (!) титул досрочно, гонок за пять до конца сезона? Нет, не случайно формулу 1 прозвали Большим Цирком: жонглеры и эквилибристы тут самой высокой квалификации. □

РЕЗУЛЬТАТЫ

ГРАН-ПРИ ИТАЛИИ
14 СЕНТЯБРЯ, МОНЦА, 53 КРУГА ПО 5793 М

1. М. ШУМАХЕР (Германия, «Феррари») – 1:14.19,838;
2. Х.-П. МОНТОЯ (Колумбия, «Вильямс-БМВ») – 0.05,2;
3. Р. БАРРИКЕЛЛО (Бразилия, «Феррари») – 0.11,8;
4. К. РАЙККОНЕН (Финляндия, «Мак-Ларен-Мерседес») – 0.12,8;
5. М. ЖЕНЕ (Испания, «Вильямс-БМВ») – 0.27,8;
6. Ж. ВИЛЬНЕВ (Канада, «BAR-Хонда») – 1 круг;
7. М. УЭББЕР (Австралия, «Ягуар-Форд») – 1 круг;
8. Ф. АЛОНСО (Испания, «Рено») – 1 круг.

ГРАН-ПРИ США
28 СЕНТЯБРЯ, ИНДИАНАПОЛИС, 73 КРУГА ПО 4195 М

1. М. ШУМАХЕР – 1:33.35,997;
2. К. РАЙККОНЕН – 18,2;
3. Х.-Х. ФРЕНТЦЕН (Германия, «Заубер-Петронас») – 37,9;
4. Я. ТРУЛЛИ (Италия, «Рено») – 48,3;
5. Н. ХАЙДФЕЛЬД (Германия, «Заубер-Петронас») – 56,4;
6. Х.-П. МОНТОЯ – 1 круг;
7. ДЖ. ФИЗИКЕЛЛА (Италия, «Джордан-Форд») – 1 круг;
8. ДЖ. УИЛСОН (Великобритания, «Ягуар-Форд») – 2 круга.

После 15 этапов

Пилоты: 1. М. ШУМАХЕР – 92;
2. К. РАЙККОНЕН – 83;
3. Х.-П. МОНТОЯ – 82;
4. Р. ШУМАХЕР – 58;
5–6. Р. БАРРИКЕЛЛО, Ф. АЛОНСО – по 55.

Команды: 1. «Феррари» – 147;
2. «Вильямс» – 144;
3. «Мак-Ларен» – 128;
4. «Рено» – 84;
5. «Заубер» – 19;
6–7. BAR, «Ягуар» – по 18.

Передние и задние шины «Бриджстоун» изнашиваются неодинаково. «Мишлен» заподозрил, что из-за разного состава резины. Регламент предписывает одинаковый состав.

Радость «Феррари» в полной мере разделил представитель «Бриджстоуна».

ПРОЩАЙ, «СУПЕР»...

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ. ФОТО: ЮРИЙ ТЮРИН

На заключительный этап в Петербург участники первенства России приехали, зная имя одного из трех чемпионов. Победитель в классе «Туринг» выявился на заседании Российской автомобильной федерации, пересмотревшей итоги летнего этапа в Лужниках. Тогда, напомним, судьи наказали Бориса Шульмейстера штрафом «стоп-энд-гоу», отобрав победу у него и вручив Григорию Комарову. Команда Шульмейстера подала апелляцию и доказала, что наказание – не по делу.

Зачетные очки «Туринга» пересчитали по-новому и обнаружили, что лидер сезона, Михаил Ухов, стал недосягаем для соперников. На последней гонке он мог вовсе не выступать, но все же, дабы убедить всех сомневающихся, одержал еще одну чистую победу. Комаров, стартовавший из хвоста, быстро догнал БМВ-320 команды «Корус-Моторспорт», но опередить не смог, Ухов умело оборонялся. Таким образом, прошлогодний чемпион довольствовался ныне серебряной медалью. А Ухов вернул себе титул спустя три года.

Интригу в формуле 1600, где комплект наград остро делили четыре пилота из трех разных команд, удачной концовкой сезона свел на нет Александр Тюрюмин. Он выиграл три гонки подряд и первый свой титул. Другие медали достались опытным Юрию Орлову и Александру Саункину. Тюрюмин пришел в гонки всего два года назад, в Кубок «Поло», но уже успел бросить учебу в Академии внешней торговли – ради спортивной карьеры. Сейчас Александру 23 года, и шансы добиться более значительных лавров у него есть.

В «Супертуризме» две новости. «ЛУКойл Рейсинг» отстоял титулы в личном и командном зачетах. Но чемпион теперь другой – итальянца Альберто Шиллу сменил москвич Алексей Дудукало. В последней гонке, правда, он бился не за победу, а сугубо с главным соперником – тольяттинцем Сергеем Нуждиным. И, опередив его на финише на 6 секунд, победил в чемпионате с перевесом в ничтожных 4 очка. Команда АвтоВАЗа завершила сезон победой Николая Мезенцева. Но, увы, ни титулованный ветеран, ни его молодой партнер и ученик Денис Овчаренко не вошли в тройку призеров.

Последняя битва гигантов: Сергей Нуждин (80), сражаясь за «золото», пытается выбить из колеи Алексея Дудукало. Затея не удалась.

Новость плохая: это был, по всей видимости, последний сезон класса «Супертуризм». ВАЗ сворачивает эту часть своей гоночной программы, пожелав сделать упор на «Ладу-Революшн». Вслед за заводом уходит и «ЛУКойл», по той простой причине, что ему не с кем станет бороться. Возможно, весной красно-белые машины нефтяного концерна появятся в «Туринге», и тогда, наверное, начнется «второй рассвет» двухлитрового класса иномарок. Формула же 1600 ждет более тесного объединения с балтийскими и финскими аналогами и умирать пока не собирается. □

45-летний экс-картингист Михаил Ухов демонстрирует феноменальное спортивное долголетие, спустя три года вернув себе титул в «Туринге».

ФАТАЛИСТЫ НЕ СДАЮТСЯ

Сезон у команды «Итера» в чемпионате Европы начался неудачно: вылетами с трассы на ралли «Милле-Милья» в Италии и турецком «Тофасе», приведшими к неизлечимым поломкам «Пежо-206WRC». В мае на «Рейде Польском» забрезжила надежда: экипаж Евгения Васина и Алексея Щукина финишировал третьим (ЗР, 2003, № 7). Первые 120 очков легли в копилку. Но затем полоса неудач продолжилась, превратившись буквально в фатальную.

В Болгарии российский экипаж в самом начале гонки потерял четыре минуты из-за прокола шины. Неимоверными усилиями Васин вернулся в группу лидеров и даже сражался за вторую позицию! Столкновение с отбойником незадолго до финиша оказалось настолько разрушительным, что пришлось пропустить следующий важный этап – бельгийское ралли «Ипр». В Чехии на ралли «Барум» россиян остановила поломка сцепления.

Ситуация в чемпионате Европы такова, что португалец Мигель Кампуш и бельгиец Бруно Тири (они тоже выступают на «Пежо-206») ушли далеко вперед. И примерно десяток пилотов сохраняет теоретические шансы на бронзовую награду. В том числе и экипаж «Итеры», который решил биться до конца.

БРАТ НА БРАТА

Чемпионат Европы по кроссу финишировал в Италии. Россияне окончательно подавили конкурентов в классе легковых автомобилей. Весь сезон за лидерство бились сыновья президента Татарстана – Радик и Айрат Шаймиевы. С переменным успехом – три победы против четырех. Иногда в их спор вклинивался Илья Резниченко, представитель Дмитровского полигона, на его счету две победы. Победитель – Радик Шаймиев (его «Тойота-Королла» на снимке). А чемпион-2002 Айрат теперь вице-чемпион.

На заключительном этапе больше других россиян трудился москвич Роман Колесников. Он сражался за одну из наград зачета багги-1600. Немец Деннис Энгель обеспечил себе «золото» досрочно, а вот его соотечественник Хаген Штюбнер и чех Петр Турек намеревались дать Колесникову бой. Роману необходимо было финишировать впереди Турека. К счастью, машина Штюбнера «своевременно» вышла из строя, а не имевший видов на медали швейцарец Йозеф Марти вклинился между Колесниковым и Туреком, не позволив чеху продвинуться выше. Роман был на финише вторым и – о радость! – при равенстве зачетных очков обошел чеха по числу побед на этапах. Он серебряный призер!

ВЫСОКАЯ МИССИЯ

Серия формулы «Русь» в этом году впервые проходила в статусе чемпионата России, но от других «играющих» в чемпионат классов держалась особняком. Отчасти это связано с ее спецификой: несколько отборочных плюс два финальных этапа. А вообще, сегодняшняя «Русь» – вполне самодостаточный организм, набравший сил для одиночного плавания.

На каждом из этапов – свыше двадцати участников. Большим «охватом» может похвастать только кольцевой Кубок «Лады». Единственное, чего недоставало формуле «Русь» – интриги в борьбе за золотую медаль. Весь сезон на трассах доминировал вчерашний картингист, юный пилот команды «ЛУКойл – Серебряный дождь» Юрий Байбородов (на фото). Не было ему равных и в четырех финальных заездах: две победы, два вторых места. Уроженцу Обнинска должен достаться главный приз серии – 100 тысяч долларов.

Организатор и руководитель проекта формула «Русь» Юрий Ким объясняет: «Круглая сумма позволит победителю продолжить карьеру за рубежом. Мне кажется, именно такова главная миссия формулы «Русь» – находить таланты и отправлять их дальше, на покорение вершин».

ОЧКИ СО ШВЕДСКОГО СТОЛА

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ. ФОТО: YUKOS-RWS

После месячного перерыва возобновились баталии чемпионата ФИА для машин категории «Гран Туризмо». Седьмой этап серии прошел в Швеции на трассе «Андерсторп».

Идеальные настройки найти не удалось, и оба экипажа нашей команды YUKOS-RWS (Стефан Дауди/Адам Джонс и Алексей Васильев/Николай Фоменко) провалили квалификацию, получив на старте 24-е и 27-е места из 29 возможных. Но гонка, начавшаяся массовыми столкновениями, сложилась совсем неплохо. Француз и англичанин мало-помалу подобрались к черте призеров. И в итоге финишировали четвертыми, уступив дуэту Джейми Дэвиса и Даррена Тернера, выступавшему на «Феррари-360 Модена». Результат россиян скромнее: замкнули восьмерку в своем зачете N-GT, заработав одно очко.

Пилоты на «Феррари» доминировали и на восьмом этапе, в немецком Ошерслебене. Здесь против нас сыграла погода: в Германии воцарилась необычная для сентября жара. Все участники чемпионата используют шины «Данлоп», а YUKOS-RWS верна марке «Пирелли», чьи покрышки, увы, в жарких условиях изнашиваются быстрее. Поэтому наш экипаж прибегнул к тактике не одного, а двух пит-стопов, потеряв из-за этого несколько позиций. Алексей Васильев, стартуя из самого хвоста, к концу своей первой сессии выбрался на шестое место, а перед самым финишем пытался обогнать экипаж, шедший восьмым. Но выехавший на трассу автомобиль безопасности сорвал атаку. Итог – девятые.

Дауди и составлявший ему компанию австриец Тото Вульф рискнули обойтись одной остановкой в боксах. И это дало о себе знать, когда француз потерял контроль над машиной – незадолго до плановой замены шин. Но все же интернациональный экипаж финишировал седьмым, получив два очка. YUKOS-RWS обосновалась на пятом месте в командном зачете и сохранила виды на бронзовую награду чемпионата.

Поклонники же автоспорта, помимо трансляций с этапов формулы 1, в этом году впервые получат полный отчет о чемпионате GT, пусть и с опозданием. В эфир выходят 12 частей программы «Большие гонки», рассказывающей обо всех официальных стартах экипажа Васильева и Фоменко.

Соперники, выступающие на «Феррари», пытаются давить на психику российских пилотов (вверху).

Новая зачетная система – очки первой восьмерке на финише – исправно работает в нашу пользу.

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

Кроссовый чемпионат России для «легких» машин вышел усеченным: четыре этапа вместо обычных пяти. В теории борьба за медали должна была обостриться. На практике же чемпионы в багги-4000 и легковом Дивизионе 2 (4x4, до 3500 см³) определились досрочно, за явным преимуществом москвича Виктора Дмитриева и премьер-министра Татарстана Рустема Минниханова.

Остальные награды распределила заключительная гонка в Курске. В легковых-1600 претендентов было вдвое больше, чем медалей. Спор завершился победой и вторым подряд титулом тольяттинца Алексея Иванова, выступающего за заводской клуб «Лада». Его главных оппонентов – экс-чемпионов Владимира Колесова и Сергея Долина в решающем финале подвели неполадки в машинах. Результаты турнира багги-1600

сенсационны: впервые за многие годы «золото» завоевал пилот, не одержавший ни одной победы на этапах. Впрочем, сам чемпион – не сенсация. Валентин Николаев из команды КамАЗа – один из самых стабильных и титулованных пилотов страны. Наконец, в зачете «Волга» очередным титулом пополнил свою несчетную коллекцию побед нижегородец Виктор Тютин.

ШВЕД ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ

Гонкой поддержки Гран-при формулы 1 в Монце стал заключительный этап Международного чемпионата формулы 3000. Удерживавший вторую позицию в турнире итальянец Джорджио Пантано сошел в середине дистанции, и бразилец Рикардо Сперафико, финишировавший третьим, выцарапал серебряную награду. А главным героем итальянской гонки и всего турнира стал швед Бьорн Вирдхейм, завоевавший титул за два этапа до конца сезона. На трассе он творил просто чудеса. Все пилоты формулы 3000 стартуют на идентичных машинах (шасси «Лола», двигатель «Зитек V8», шины «Эйвон»), но равной борьбы со скандинавом ни у кого не получилось. В десяти гонках – три победы, шесть вторых мест и одно тринадцатое! Неудивительно, что Вирдхейм получил приглашения на тесты формулы 1 – сразу от нескольких команд.

А датчанин Николас Киеза, занявший в чемпионате итоговое седьмое место, уже давно в «Первой»: он пропустил последние три гонки ради стартов за «Минарди».

РЕЗУЛЬТАТЫ

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ ФОРМУЛЫ 3000, ИТОГИ

Пилоты: 1. Б. ВИРДХЕЙМ (Швеция, «Арден») – 78;
2. Р. СПЕРАФИКО (Бразилия, «Колони») – 43;
3. ДЖ. ПАНТАНО (Италия, «Дюранго») – 41;
4. В. ЛИУЦЦИ (Италия, «Ред Булл Юниор») – 39;
5. П. ФРАИСАХЕР (Австралия, «Ред Булл Юниор») – 36;
6. Э. ТОККАЧЕЛО (Италия, «Супер Нова») – 30.

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО КРОССУ, ИТОГИ

Дивизион 2 (легковые): 1. Р. ШАЙМИЕВ – 142;
2. А. ШАЙМИЕВ – 121;
3. А. ЕРВАНДЯН – 102;
4. И. РЕЗНИЧЕНКО – 96;
5. И. РАХМАТУЛЛИН – 96;
6. Р. МИННИХАНОВ – 74, все – Россия.
Дивизион 3А (багги-1600): 1. Д. ЭНГЕЛЬ (Германия) – 142;
2. Р. КОЛЕСНИКОВ (Россия) – 128;
3. П. ТУРЕК (Чехия) – 128;
4. Х. ШТЮБНЕР (Германия) – 94;
5. Л. ГАНАК (Чехия) – 79;
6. Р. КАЛВОДА (Чехия) – 78.
Дивизион 3 (багги-4000): 1. Л. РИБЕЙРУ (Португалия) – 127;
2. Я. ГОШЕК (Чехия) – 126;
3. Р. КЕРКА (Чехия) – 120.

СЕРИЯ INDYCAR (IRL), ПОСЛЕ 15 ЭТАПОВ

Пилоты: 1–2. С. ДИКСОН (Н. Зеландия, «G-Форс-Тойота»), Х. КАСТРОНЕВЕШ (Бразилия, «Даллара-Тойота») – по 467;
3. Т. КАНААН (Бразилия, «Даллара-Хонда») – 460;
4. С. ХОРНИШ (США, «Даллара-Шевроле») – 448;
5. Ж. ДЕ ФЕРРАН (Бразилия, «Даллара-Тойота») – 437;
6. Э. АНСЕР (США, «Даллара-Тойота») – 352.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КРОССУ, ИТОГИ

Легковые-1600: 1. А. ИВАНОВ (Тольятти) – 55;
2. В. КОЛЕСОВ (Тольятти) – 45;
3. Р. ФАТТАХОВ (Казань) – 33.
Легковые-3500: 1. Р. МИННИХАНОВ (Усады) – 60;
2. С. ФАТХУТДИНОВ (Наб. Челны) – 40;
3. И. УСОВ (Омск) – 39.
Багги-1600: 1. В. НИКОЛАЕВ (Наб. Челны) – 42;
2. А. ЖУКОВ (Москва) – 38;
3. Б. ЦЕХАНОВИЧ (Балаково) – 36.
Багги-4000: 1. В. ДМИТРИЕВ (Москва) – 55;
2. А. АЛАХВЕРДОВ (Тольятти) – 40;
3. Г. СОЛОМЕНЦЕВ (Тольятти) – 36.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ, ИТОГИ

Формула «Русь», пилоты: 1. Ю. БАЙБОРОДОВ - 79;
2. А. ТЮРЮМИН – 49;
3. Д. МАРКОЗОВ – 41;
4–5. С. АФАНАСЬЕВ, Н. СИМОНОВ – по 39;
6. В. ЛАБАЗОВ – 37, все – Москва.

КУБОК РОССИИ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ, ИТОГИ

«Фольксваген-Поло», Пилоты: 1. А. СМЕКАЛКИН – 302;
2. М. ЧУВАЕВ – 272;
3. С. ХАБАРОВ – 265.
Команды: 1. «Инстант Рейсинг» – 623;
2. «Корус Моторспорт» – 595;
3. «Сити Моторспорт» – 504.

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ **СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ**

ГАЙКОВЕРТ

ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ.
ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

Кольцевые автогонки – представление зрелищное. Феерия цвета, рев моторов, бешеные скорости – все будоражит кровь, захватывает. А герои – настоящие мужчины, в шлемах, несгораемых комбинезонах. Это по мне! Записываюсь в гонщики или, на худой конец, в механики.

Не без «протекции» журнала на время удалось попасть в гоночную команду «Корус-Моторспорт», которую возглавляет гонщик Валерий Павлов.

КОГО НЕ БЕРУТ В КОСМОНАВТЫ

Сразу выяснилось: посидеть за рулем гоночного болида не удастся. И не потому, что кому-то жалко. Конечно, дорогостоящую технику первому попавшемуся не доверят. У спортсмена должна быть лицензия – документ, подтверждающий уровень подготовки. Неопытный новичок на трассе – опаснее врага. Овладеть умением по блату нельзя – его можно обрести только через

Одна голова хорошо, а в шлеме лучше.

долгий путь становления. Первый пилот нашей команды Михаил Ухов, к примеру, начал «гоняться» еще в 1971 году, собрав затем внушительную коллекцию титулов и наград.

Механики тоже не абы кто, в основном родом из автоспорта. Из тех, для кого возня с железом оказалась привлекательнее или доступнее карьеры пилота. В этом деле – свои вершины. Тот, кто способен подготовить чемпионский автомобиль, – профессор, хотя плод его труда скорее сродни искусству. Меня же, учитывая наличие высшего образования и опыта работы в автосервисе, согласились пока взять в ученики.

ПРЕДМЕТ ТРУДА И СРЕДСТВА ПРОИЗВОДСТВА

Команда участвует в двух чемпионатах: «Кубок «Фольксваген-Поло» и «Туринг». В каждом – своя техника. Та, что попроще – «Фольксваген-Поло» 1600 см³. Машина почти серийная, если не считать прямозубой коробки передач, самоблокирующегося дифференциала, амортизаторов и, понятное дело, обязательных гоночных атрибутов (каркаса безопасности, многоточечных ремней, колес-сликов и т. д.). Настройки сводятся в основном к регулировке схода-развала, подбору жесткости пружин, регулировке амортизаторов, изменению клиренса да еще к тому, чтобы получить нужный весовой баланс.

В «Туринге» же автомобили куда как серьезнее. «Наши» монстры – гоночная версия двухлитрового БМВ-320-Е-46. Один экземпляр обходится примерно в 150 тыс. евро – на прародителя он похож только снаружи. Судите сами: мощность двигателя – 235 л. с., максимальные обороты – 9800, коробка передач – кулачковая пятиступенчатая, дифференциал с блокировкой, амортизаторы KW с регулируемой жесткостью, колеса Dunlop 200/15, масса – 1140 кг. Точно такие же автомобили участвуют в чемпионатах Германии (DTC). Каждый болид подгоняют под пилота – подбирают оптимальное положение руля, педалей, кресла и т. д. Последнее, кстати, тоже делают по индивидуальной мерке.

Инструмент механиков – в основном стандартные наборы именитых производителей: гайка, она и в автоспорте гайка. А вот оборудование – сама мобильность: самокатные столики, тележки, подкатные домкраты. Чтобы «выставить подвеску», не автомобиль загоняют на стенд, а стенд «надевают» на автомобиль. На трассе все в полевых условиях, а в закрытом парке яму для ремонта не отроешь.

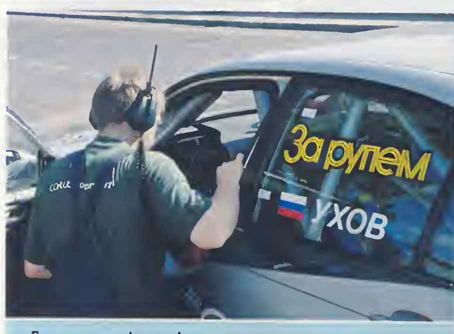
ДОМАШНЯЯ РАБОТА

Трудовые «подвиги» в команде я начал с... перекатывания автомобилей. Оказалось, своим ходом им разрешено ехать только по трассе. Причин тому несколько. Первая. Чтобы попасть за руль, нужно согнувшись в три погибели преодолеть нагромождение труб каркаса безопасности и, увернувшись от торчащего копьем рулевого вала, втиснуться на водительское сиденье. По этим же причинам из машины сложно выбраться без посторонней помощи.

Вторая. Не так-то просто воткнуть первую передачу. Увы – таковы издержки кулачковой конструкции КП.

Третья. Комплект карбоновых дисков сцепления стоит сумасшедших денег, а служит всего несколько уик-эндов. Драгоценный ресурс понапрасну не растрачивают.

Наконец, четвертая. Старт с места сильно отличается от привычного.



До встречи на финише!

Вне трассы автомобиль ездит «на механиках».

Встроенные пневмодомкраты – хорошее подспорье механику.

Жесткая подвеска позволяет опустить кузов почти до колес.

«Лысые» шины лучше держат асфальт.

Спортсмены предпочитают голую технику.

Двигатель и все элементы трансмиссии с кузовом соединены жестко – без всяких подушек, сайлент-блоков и амортизаторов, так что, отпустив сцепление, ощущаешь сильный рывок. Автомобиль мгновенно устремляется вперед – стартовые обороты около 4000 в минуту! В общем, лишний раз не захочешь.

Впрочем, есть и другая работа. Автоспорт – царство чистоты. Никаких масляных луж, подтеков, грязи или копоти. Так легче обеспечить оптимальный температурный режим и визуально оценить состояние узла или агрегата.

Важная составляющая производственного процесса – шиномонтаж. На соревнования привозят пять-шесть комплектов покрышек. Но заменой старых новыми дело не ограничивается. Важно проверять биение дисков – они часто страдают при наездах на поребрики. Хоженые колеса изношены неравномерно – следствие специфической настройки подвески с положительным сходом-развалом. Их можно «перелицевать» и использовать для тренировок. Вначале никак не мог сообразить, как оценить степень износа слика – абсолютно «лысого» колеса? Оказалось – вдоль периметра сделаны специальные углубления – индикаторы.

Несмотря на высокую точность изготовления (за которую, кстати, приходится хорошо платить – шина $200), собранные колеса балансируют. Допуски, как в обычной мастерской, – ±5 граммов. Грузики – самоклеящиеся, отечественные.

Не подумайте, что на новичка возложили всю черную работу. По ее характеру разделения в команде нет. Пара механиков закрепляется за каждой боевой машиной и делает все, что требуется, – катает, моет, настраивает, вникает в тонкости телеметрии. Каждый может перебрать двигатель, задний мост или коробку. Ко мне же просто присматриваются – той ли я породы.

Наконец, предварительная подготовка позади. Все проверено, собрано, отрегулировано и настроено. Правда, пока по прошлогодним данным. Корректировка позже, во время тестовой сессии на трассе – Невском кольце. А сейчас черед дизайнера. Размещение рекламы – дело непростое, тем более что самоклейкой заодно декорируют повреждения кузова. Обращаться в автосервис дорого, а так, глядишь, техкомиссия и не заметит. Все! Личный скарб, запчасти, оборудование и оба БМВ грузим в трейлер – моторхоум. «Поло» отправляются в Питер на автовозе.

ПОЛЕВАЯ КУХНЯ

В северную столицу прибыли под вечер и сразу же – за строительство лагеря. Глаза слипались, но руки делали. Рано утром начались тренировочные заезды, и тут же выяснилось, что гонщики – народ капризный. То колодки ему поменяй, то резину, то зеркала отрегулируй. На одном из «Поло» начала вылетать пятая передача. Это – пустяки. Прямо на земле снимаем заднюю крышку. Оказывается, не отрегулирован привод. Пятнадцать минут – и дело в шляпе. У БМВ потек редуктор заднего моста. Копаться с заменой сальника некогда – поменяли узел в сборе. После каждого заезда возимся с настройками, пытаясь выиграть доли секунды. Есть с чем сравнивать – все ходы тщательно занесены в специальные журналы. Потратили целый день, но автомобиль упорно не дотягивал до собственного лучшего времени. Переставили коробку передач – тщетно. Страсти накалились. И хотя буря уже витала в воздухе, команда проявила выдержку. К ночи обнаружили причину – вырвало одну из шпилек крепления стабилизатора поперечной устойчивости. Остальное – дело техники. Правда, толком поспать снова не пришлось.

ГРОМ ПОБЕДЫ

В те выходные на Санкт-Петербург обрушилась страшная жара. И хотя в двух шагах от трассы Финский залив, место механика – на пит-лайне. Все необходимое с собой: тележки с запасными колесами, домкраты, электрогайковерты, баллоны со сжатым воздухом. Есть даже на чем посидеть – с собой пластиковые стулья. Нет одного – тени. Наш моторхоум со спасительным навесом стоит во втором ряду. А бегать освежаться через владения чужой команды хоть и не запрещено, но не принято. Кто жил в проходной комнате, тот поймет. Приходится сидеть и плавиться вместе с асфальтом.

Покинуть пост до окончания заезда нельзя. С непривычки жарко вдвойне, да к тому же меня угораздило сразу попасть на первые в России шестичасовые (!) гонки. Как выжил – сам не понимаю. А каково было пилотам в их шлемах и несгораемых комбинезонах? Но попотели мы не зря. Во всех номинациях «Корус-Моторспорт» первый! И хоть механики не стояли на подиуме, часть призового шампанского им досталась. Традиция!

Тогда мы еще не знали, что наш первый пилот Михаил Ухов станет чемпионом в «Туринге» (см. с. 228). Приятно, что в его лавровом венке есть листочек «За рулем» – логотип журнала на стекле БМВ и мой скромный труд… Поздравляем!

КОМУ ЖИВЕТСЯ ВЕСЕЛО

Мне такая жизнь понравилась. Несмотря на бессонные ночи, несмотря на обожженную руку (без перчаток схватился за свежеснятое колесо, позабыв, что оно нагревается под «сотню») и нахлобучку (забыл вывесить заехавшую в бокс машину, и раскаленный глушитель расплавил пластиковый ковер). Несмотря на то, что на подиуме стояли другие, что к ним льнули симпатичные девушки и не у меня просили автографы. И зарплата у новичка не очень (говорят, около $500 в месяц). Но ведь не в этом дело. Где еще за один уик-энд можно прожить целую жизнь? □

Настройка машины требует сосредоточенности.

24 ЧАСА СААБА

СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ.
ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Мне уже не раз задавали вопрос об идее подобного мероприятия. Дескать, зачем сутки наматывать круги на скоростной дороге автополигона, рискуя автомобилем и собственным здоровьем? Что это – соревнования? Рекламный ход «Дженерал моторс», продвигающей СААБ на нашем рынке? Или просто авантюра? Не буду лукавить – наверное, всего понемногу. Хотя когда-то в наших редакционных коридорах витала подобная идея.

И вот звонок из представительства «Джи-Эм» с предложением принять участие в 24-часовых заездах на СААБ 9-3 в составе команды журналистов. Нет, конечно, помимо нашей машины в данном мероприятии будут участвовать еще две с лучшими автогонщиками страны, на них-то и возложено основное бремя рекордов. Тем не менее, четыре представителя из различных автомобильных изданий поедут самостоятельно, по очереди меняя друг друга.

Заманчиво? Уж не знаю, какие мысли витали в умах коллег из «Автомира», «Авторевю» и «Автопилота», мне же показалось небезынтересным взглянуть на подобные состязания изнутри. Прикоснуться к структуре многочасовых гонок, почувствовать, как ведут себя автомобили, шины, люди в экстремальной ситуации. Наверное, что-то удалось, ибо до сих пор иногда во сне я вновь высчитываю оптимальную траекторию движения, борюсь с секундами на 14-километровом кольце, объезжаю невидимые неровности и лечу, лечу навстречу новым впечатлениям.

Ночь перед стартом выдалась дождливой. Несложно догадаться, о чем думали участники. Разве могут быть рекорды, когда за окном стена воды, ехать сквозь которую и в обычных режимах страшновато? А тут машина с двухлитровым турбомотором и «максималкой» за двести. Но природа смилостивилась: днем засияло солнце и мы, повеселев, собрались на инструктаж.

На первый взгляд, все просто. Садишься в автомобиль, стремительно разгоняешься и едешь с максимальной скоростью, пока не кончится бензин. Затем заправка, контроль состояния машины и смена водителя. И так 24 часа кряду. Тут еще выяснилось, что журналистов заранее дискриминировали, предоставив авто с «автоматом», а это, естественно, заведомый проигрыш в максимальной скорости. Однако отступать уже некуда, и первый из нас садится за руль. Я еду вторым.

Старт! Три машины, поочередно взревев моторами, с минутным интервалом уходят на первый круг.

Через некоторое время на трассе уже началась борьба, ибо один из наших, невзирая на «автомат», умудрился-таки разогнаться быстрее всех, внеся сумятицу в ряды профессионалов. Все происходило как в замедленном кинофильме. Автомобили круг за кругом ехали вместе, отыгрывая друг у друга по нескольку метров. Наконец, гонщики поднажали, статус-кво был восстановлен. Спортсмены успокоились и начали заниматься любимым делом: бороться друг с другом.

Неожиданно быстро наступила первая смена водителей. Оказывается, при таких скоростях бака бензина хватает на час с небольшим. И вот уже усаживаюсь в пышущем жаром СААБе. Механики что-то там проверяют и заправляют, а я все не могу нормально устроиться и сконцентрироваться. Глаза с трудом выделяют нужные шкалы приборов, рука никак не может нащупать необходимый тумблер, а подголовник давит на шлем, ну хоть ты тресни.

Но вот отмашка о готовности – и все сразу встает на место, отбрасывая лишнее на второй план, и мы с СААБом, взвизгнув шинами, что называется, рвем когти. Адреналин через край, руки, ноги все делают автоматически, а глаза не видят ничего, кроме дороги. Первый круг, второй, третий, наконец, напряжение немного спадает, стрелка спидометра повисает где-то между 220 и 240 км/ч, немного меняя свое положение на спусках и

Стартовый № 1 – команда SAAB PRESS. Стартовый № 3 – команда SAAB RALLY.

Коварное левое заднее колесо, вернее, то, что от него осталось.

Механики на высоте: заправить, протереть стекла и фары, залепленные мошкарой, проверить уровни жидкостей.

Автомобили против всех ожиданий держатся молодцом, не требуя даже долива масла.

РЕЗУЛЬТАТЫ РЕКОРДНЫХ ЗАЕЗДОВ НА АВТОМОБИЛЯХ SAAB 9-3 SPORT SEDAN

Рекордная дистанция / время	Рекорд в классе	Абсолютный рекорд	Средняя скорость, км/ч	Стартовый номер
10 км	да	–	205,197	3
10 миль	да	–	206,983	3
100 км	да	да	219,416	1
500 км	да	–	209,849	3
500 миль	да	да	212,627	3
1000 км	да	да	213,289	3
1000 миль	да	да	214,142	3
5000 км	да	да	217,151	3
1 час	да	да	221,024	1
6 часов	да	да	213,978	3
12 часов	да	да	215,318	3
24 часа	да	да	217,274	3

Примечание: *Автомобиль № 2 из сводной таблицы исключен, как не показавший рекордного результата.*

подъемах, и я начинаю сживаться с автомобилем.

На этих скоростях он на удивление послушен, хотя на виражах позволяет незначительные рыскания. Машина быстро дает понять, что ей не надо мешать, и все отклонения от траектории она компенсирует сама. Главное – плавно объехать несколько кочек-трамплинчиков, чтобы не перегружать подвески, и стараться не делать резких маневров.

Первый час совместного полета проходит на одном дыхании, и вспыхнувший символ резерва топлива вызывает даже разочарование. Неужели так быстро? Торможение, бензозаправщик и вопросительный взгляд следующего: «Ну, как там?» Короткий обмен впечатлениями, и вот я уже снова в роли ожидающего, впереди три часа. Кажется, можно расслабиться, но организм все еще там, на трассе. Никак не можешь выйти из ритма гонки. Хочется что-то делать, куда-то идти, действовать.

В очередном заезде меня кто-то догоняет. Сначала в зеркале заднего вида появляются фары, а спустя несколько кругов и сам автомобиль. С «механикой» бороться трудно, прижимаюсь, пропуская коллегу вперед. С разницей 5–7 км/ч он проплывает мимо, и вдруг мой СААБ ощутимо прибавляет в скорости, легко удерживаясь в кильватере. Ура! Законы аэродинамики позволяют не отставать от более быстрого авто и даже немного накатываться на него. Вот что значит воздушный мешок. Беда только одна – все это происходит под градом камней и песка, тут же оставляющих отметины на капоте и ветровом стекле. А дело-то идет к ночи, и перспектива лишиться фар не впечатляет. Приходится немного сбросить после очередной звонкой пощечины от идущего впереди.

Первые признаки усталости появляются под утро. Тяжелеют веки, гудят ноги. Как ни странно, стоит усесться за руль боевой машины – отупение как рукой снимает, но через час с небольшим, как только заканчивается заезд, вновь впадаешь в дремотное состояние.

Примерно к середине дистанции (пройдено 2800 км) подходит замена шин. Не удивляйтесь: на этой скорости они изнашиваются быстро. Самое нагруженное (движение-то по часовой стрелке) левое заднее колесо и вовсе остается почти без протектора. Автомобиль предупреждает об этом все увеличивающимися рысканиями на дороге.

И вот показалась конечная цель маршрута. Позади ночные страхи от больших белых сов, борьба с утренним ярким солнцем и коварным туманом, повисшим в низинах. Все пилоты втянулись в заданный ритм и, кажется, могут нарезать круги до бесконечности.

Мы с СААБом на последнем часовом прогоне. Все работает как часы, и вдруг автомобиль словно вздрагивает, предупреждая об опасности. Несколько мгновений спустя рывок в сторону и грохот разрушающейся покрышки. Это не выдержало заднее левое, напоровшись в вираже на острую трещину. Руки и ноги все сделали автоматически, и мы с машиной, немного повиляв из стороны в сторону, удержались на дороге, проникнувшись друг к другу невольным уважением. Один предупредил, а другой успел среагировать, при этом водитель и автомобиль вдруг превратились в единый живой организм, борющийся за выживание. Мы успешно доковыляли до технички, ответили на многочисленные вопросы, как и что, и даже благополучно закончили заезд, чтобы сказать: «Мы сделали это!».

Потом будет подсчет рекордов и их официальная регистрация. Однако для меня это, наверное, не главное. Важно, что мы выдержали – машины и люди. □

95+7

ОСТАЛИСЬ С NOS'OM

ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ

Даже имея печальный опыт, многие по сей день верят любым обещаниям. Купил яркий флакончик, выплеснул содержимое в бак, и, о чудо, автомобиль преобразился… Такого эффекта ждут. А как на деле?

ЧТО ЭТО ЗА ЗВЕРЬ – УОЧ

Взять, к примеру, очень известную в кругах любителей «дрег-рейсинга» или «стрит-рейсинга» фирму NOS (Nitrous Oxide Systems), от которой и пошло понятие «нитрос» (в том числе по-российски, см. ЗР, 2003, № 5). Конечно, интересы американской фирмы не сводятся к закиси азота: делает она и другие препараты, призванные улучшать показатели автомобилей. В частности, те, которые – заглянем в инструкцию, переведенную фирмой, как положено, на русский язык, – препятствуют «преждевременному воспламенению (детонации) горючей смеси»… и помогают «во многих ситуациях – от повышения тяги двигателя на крутых уклонах до езды по трассе». Так NOS рекламирует возможности выпускаемых ею «усилителей октанового числа». Будем и мы их так называть, в соответствии с переводом.

Давайте-ка проверим, что это за препараты.

Мы купили в магазине три «усилителя» (см. фото).

Street Formula (далее № 1). Применяется для большинства «пассажирских» автомобилей. Должен повысить октановое число топлива на три единицы. И все удовольствие – 280 руб.!

Off Road Formula (далее № 2). Рекомендован (это видно даже из названия) почему-то исключительно для вседорожников. Неужто обычный автомобиль с таким же двигателем стал бы ходить хуже? Ведь химикат должен увеличить октановое число на семь единиц! И всего-то за 330 руб.

Racing Formula (далее № 3). Этот «содержит нитрометан». Рекомендован для спортивных автомобилей. Октановое число тоже вроде бы повышает на семь единиц. Правда, уже за 440 руб.

Препараты расфасованы в емкости по 350 мл. Содержимое флакона нужно, согласно инструкции, смешать «с не менее чем 60,56 л бензина». Посчитали, что если зарядить 61 л, будет в самый раз.

Этих пропорций мы и придерживались. Опробовали три заморских чуда на карбюраторном ВАЗ-2104 (из тех, на которых русский автовладелец ездит всюду – от лучших автострад до горных дорог и полного бездорожья). Автомобиль самый что ни на есть обычный, лишь дооснащен (уже давно) электронным зажиганием с октан-корректором.

Чтобы упростить эксперимент и не расходовать сразу все запасы препаратов, не стали готовить смеси в бензобаке. Карбюратор питался из расходного бачка (от омывателя), который заправляли различными смесями.

Для начала залили чистый АИ-92, затем последовательно все три смеси. А закончили опять-таки чистым бензином – для контроля результатов. Чтобы те не были субъективными, на машину установили аппаратуру «Корсис» и отправились на полигон, где по обычной методике замеряли время разгона с места до 120 км/ч, а также разгон на четвертой и пятой передачах в диапазоне, соответственно, 60–100 и 80–120 км/ч (эластичность двигателя).

ИСТИНА ГДЕ-ТО ЗА УГЛОМ

Что же показали испытания на полигоне? Взгляните на график и таблицу.

Препараты NOS для «усиления» октанового числа.

НАША СПРАВКА

ЧТО ТАКОЕ ОКТАНОВОЕ ЧИСЛО

Понятию «октановое число» (ОЧ) можно дать несколько определений. Например, такое: ОЧ характеризует детонационную стойкость топлива или, что тоже верно, его способность противостоять преждевременному самовоспламенению. Октановое число – понятие эмпирическое, то есть введенное инженерами и определяемое экспериментальным путем. Зачем?

У бензиновых двигателей есть система зажигания, задача которой – в нужный момент поджечь топливно-воздушную смесь в цилиндре. Если бензин «правильный», все так и происходит. Но если ОЧ у бензина низкое, смесь пытается гореть не так, как хотели создатели двигателя: в цилиндре возникают ударные волны, которые в критических случаях разрушают детали мотора. Когда эти волны «бьют» по металлическим деталям, образующим камеру сгорания, слышен звонкий стук (некоторые говорят – «стучат пальцы»).

Почти все мероприятия, призванные увеличить мощность или приемистость двигателя, снизить расход топлива – в общем, сделать мотор «лучше» – приводят к появлению детонации. Неудивительно, что увеличить октановое число, как по взмаху волшебной палочки, пытаются очень многие. Ведь это прямая дорога к улучшению характеристик мотора.

КАК ОПРЕДЕЛЯЮТ ОЧ

Для экспериментов используют установку УИТ-85 (раньше применяли УИТ-65, что, впрочем, непринципиально). Это одноцилиндровый модуль; в нем есть цилиндропоршневая группа, но кривошип (коленчатый вал) приводится во вращение электродвигателем.

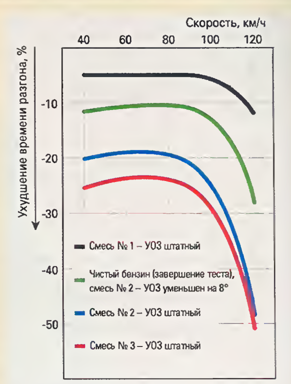
Результат испытаний бензина сравнивают с тем, что показала на той же установке эталонная смесь двух веществ – изооктана, обладающего очень высокой стойкостью к детонации, и нормального гептана, чьи антидетонационные свойства крайне низки. Исходя из этого, приняли ОЧ изооктана за 100, а нормального гептана – за ноль. Таким образом, ОЧ бензина, равное 92 единицам, означает, что он ведет себя в указанной установке точно так же, как смесь 92% изооктана и 8% нормального гептана.

Раньше различали ОЧ по моторному и исследовательскому методам – одну и ту же установку гоняли в разных режимах. Но в последние годы пользуются только ОЧ, определенным по исследовательскому методу.

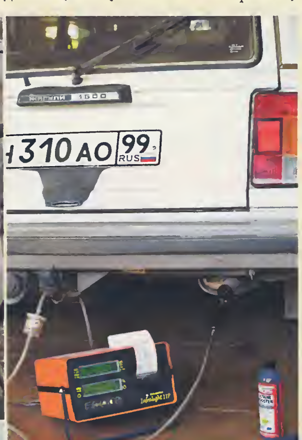
На чистом АИ-92 детонация (кратковременная, как ей и положено), конечно же, была. При разгоне с места «четверка» достигала 100 км/ч за 20,2 с (угол опережения зажигания – по инструкции ВАЗа). Затем при этих же условиях опробовали смесь бензина с препаратами № 1–3. И тут начались странности: с присадками детонация усилилась, а машина поехала хуже. Цифры в таблице довольно убедительны, не правда ли! Особенно сильно машина «увядала» на больших скоростях. Если при разгоне до 100 км/ч смесь № 3 ухудшила динамику на 28%, то при разгоне до 120 км/ч – почти на 51%. Очевидный недобор мощности! Мы не замеряли максимальную скорость, но с «усилителями» она вряд ли превысила бы намного те самые 120 км/ч.

А детонация та еще!.. Ладно, попробуем от нее избавиться, уменьшив угол опережения. Загоняя детонацию в рамки приличий, пришлось для первого состава уменьшить УОЗ почти на 3°, а для второго и третьего – на 8°. Интересное совпадение с рекламируемым повышением октанового числа! Кстати, что показывает таблица? При уменьшении УОЗ на 8° со смесями № 2 и 3 чуть быстрее стал разгон, но все-таки хуже, чем в начале тестов на АИ-92.

Тот, кто хоть немного разбирается в работе двигателя, сразу вспомнит, как, не имея другого выхода, заправлял «Жигули» бензином А-76: не допуская детонации, уменьшал УОЗ в сторону позднего зажигания. Важно не забывать, что здесь не простая закономерность! Ехать без детонации удавалось, но положенной мощности или крутящего момента мотор не выдавал, да и температурный режим часто отклонялся от нормы. С ярко выраженной детонацией (если УОЗ не трогать) ехать было вообще невозможно – какая уж тут мощность, когда вот-вот прогорят поршни!



Влияние препаратов № 1–3 на динамику разгона при стандартном УОЗ и уменьшенном на 8°. На вертикальной оси – увеличение времени разгона в процентах по сравнению с началом теста на бензине.



Проверим-ка токсичность...

ДИНАМИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ АВТОМОБИЛЯ НА ЧИСТОМ БЕНЗИНЕ И С ДОБАВКОЙ УОЧ, СОСТАВ ВЫХЛОПНЫХ ГАЗОВ НА ХОЛОСТОМ ХОДУ

	Бензин (начало теста)	Смесь № 1	Смесь № 2	Смесь № 3	Бензин (завершение теста)
Время разгона, с:					
0–100 км/ч	20,2	21,3	25,2	25,9	22,8
	–	–	22,7*	23,4*	–
0–120 км/ч	33,7	37,5	49,9	50,8	40,0
	–	–	38,5*	39,6*	–
Эластичность, с (УОЗ штатный):					
60–100 км/ч, IV передача	18,8	18,7	19,9	19,8	19,5
80–120 км/ч, V передача	35,4	43,8	48,5	47,3	40,8
Содержание токсичных компонентов на холостом ходу:					
CO, %	1,26	1,03	0,87	0,97	0,91
CH, ppm	331	320	307	259	282

**Замер при УОЗ, уменьшенном на 8°.*

Приступили к завершающим заездам – снова на чистом АИ-92. Вот так штука: двигатель, несмотря на все старания взбодрить его регулировками, прежней мощности не развивает! Замедлился разгон с места, ухудшилась эластичность. Похоже, эксперименты с «усилителями» успели на нем сказаться…

Ну, а как насчет токсичности? Фирма обещала «сокращение выхлопов углеводорода и углеродного монооксида».

Проверили состав отработавших газов на холостом ходу (фото). Выбросы CO и CH при применении УОЧ в самом деле несколько снизились.

Какое же объяснение придумать странным результатам? Скорей всего, нам скажут, что использовали «неправильный» бензин: вот был бы американский – другое дело! С ним препараты работали бы рука об руку, полюбовно. Но коли так, зачем их в России продавать?

ЧТО В ОСАДКЕ?

Нужно ли теперь проверять другие «преимущества» препаратов? Например, «улучшение технических показателей топлива» (нечто для нас туманное), «защиту от коррозии», «предотвращение застревания клапанов». Решили не тратить на это время и деньги. Достаточно денежек, уже зарытых нами «на поле чудес в стране дураков». □

НАША СПРАВКА

ЧЕМ ПОДНИМАЮТ ОКТАНОВОЕ ЧИСЛО

С этой целью применяют большое количество присадок. Однако их типов совсем немного, а максимально допустимая концентрация каждого ограничена. Наибольшее распространение получили присадки на основе МТБЭ (метил-трет-бутиловый эфир) и производные ферроцена, содержащего железо. Превышение дозировки первого препарата не лучшим образом сказывается на токсичности выхлопа, второго – вызывает вредные отложения на свечах. Часто в бензины при промышленном производстве добавляют производные монометиланилина. Этот компонент ядовит.

На этикетках испытанных нами присадок в качестве основного компонента указан некий ММТ (англ.). Русское название этого вещества, вероятно, самое длинное в нашей речи: метилциклопентадиенилтрикарбонил марганца.

Это средство относится к группе марганецсодержащих присадок, которые в нашей стране, да и во многих других, почти вышли из обращения. Во-первых, они тоже вредны, а во-вторых, нестабильны.

Для испытания «по науке» мы отдали препараты специалистам на установку УИТ-85. Результат процитируем: «ни у одного образца не выявлено (с учетом погрешности опыта)… положительного эффекта по повышению октанового числа».

Почему так случилось? Могла сказаться та самая нестабильность. Пока из далекой Америки баночки к нам ехали, эффективность присадок таяла, таяла…

Вторая возможная причина еще более интересна. По расчетам специалистов, в рекомендованной концентрации вещество с самым длинным названием должно было значительно повысить свойства эталонной смеси изооктана с гептаном, имеющей ОЧ около 60 единиц. Если качество топлива выше – результат может оказаться скромным. А что получится, если вместо смеси химически чистых веществ взять реальный товарный бензин, уже содержащий несколько присадок, не возьмется предсказать никто, пока не проведет испытаний. Недаром все присадки вводят в топливо на заводе, а не на бензоколонке или где-нибудь еще.

«САМОДИАГНОСТ»

СЕРГЕЙ ВОЛОШЕНКО, НПП «АСЕ», РОСТОВ-НА-ДОНУ

Первый двигатель с системой впрыска топлива был разработан еще в 1887 году. Но повальное увлечение двигателистов новомодным карбюратором отодвинуло возврат к впрыску более чем на полвека, когда нефтяные кризисы стали реальностью, да и требования к экологической чистоте автомобилей резко ужесточились.

Эти факторы по времени совпали с бурным развитием электроники, так что впрыск из механического быстро превратился в более привычный для нас сегодня «электронный» – обзавелся блоком управления, необходимыми датчиками и исполнительными механизмами. Но ведь и в самом этом «хозяйстве» могут быть неполадки! Вот и пришло естественное решение: пусть система сама себя проверяет, благо электронике это вполне по силам. Так родилась идея «самодиагностики» систем впрыска.

Автомобиль снабдили специальным диагностическим разъемом, к которому подключают сканер – прибор, считывающий коды различных неисправностей. Для тех, кто не располагает сканером, систему дополнили функцией считывания кодов неисправностей с помощью контрольной лампы Check Engine (проверь двигатель), для чего ставят перемычку между контактами диагностического разъема и включают зажигание. Лампа начинает мигать, выдавая «блинк-коды» замеченных системой неисправностей.

Следует понимать, что самодиагностику системы впрыска обеспечивает не какой-то дополнительный элемент, блок и т. п. Сегодня это одна из функций электронного блока управления двигателем (ЭБУ, «контроллера»), который должен одновременно выполнять и свою основную работу: рассчитывать момент и длительность впрыска топлива, время накопления энергии в первичной цепи зажигания, момент формирования искрового разряда на свечах для каждого цилиндра, управлять регулятором холостого хода и т. п. И делать это очень быстро. Например, на расчет всех параметров за один цикл четырехцилиндрового двигателя затрачивается 0,02 с.

Система самодиагностики непрерывно сравнивает текущие величины сигналов с эталонными значениями в памяти контроллера. Кроме того, она отслеживает реакцию исполнительных механизмов – например, регулятора холостого хода. Любые несоответствия параметров эталонным расцениваются как неисправность. Каждой присвоен свой код. Ранние системы умели определить и запомнить 10–15 кодов. Современные хранят до нескольких сотен кодов, относящихся не только к двигателю, но и к автоматической коробке передач, АБС, подушкам безопасности, климат-контролю и т. д.

В некоторых контроллерах самодиагностика позволяет корректировать угол опережения зажигания, а на автомобилях без нейтрализатора – регулировать уро-

Аппаратный сканер для автомобилей «Форд» и «Мазда».

Сканер для автомобилей фирмы GM.

Российские программируемые сканеры ДСТ-10 (слева) и AUTOACE-F16 из Ростова (справа).

Программный сканер.

вень CO в выхлопных газах. На новых моделях реализовано так называемое тестовое диагностирование: сигналы подаются в определенный момент времени с последующей проверкой датчиков и исполнительных элементов.

Кроме того, система показывает специалисту текущие параметры контролируемых элементов такими, как их «видит» сам ЭБУ. Эти параметры – «поток данных» (Data Stream) – могут быть выведены на дисплей сканера или персонального компьютера. Последнее позволяет мастеру-диагносту детальнее анализировать состояние контролируемой системы и ее отдельных элементов.

Некоторые системы имеют встроенные функции, позволяющие оперативно подстраивать обороты холостого хода и другие параметры. Подобные подстройки возможны только с применением сканера.

НАЧАВ С ПРОБНИКА...

Итак, коды неисправностей могут быть считаны двумя способами. Первый – для уже уходящих в прошлое систем самодиагностики: светодиодным пробником, подключаемым к диагностической колодке. Расшифровка кодов приводится в руководстве по ремонту такого автомобиля. Второй, современный способ – получение кодов сканером. Некоторые подобные приборы не только извлекают коды ошибок, но и расшифровывают их.

На рынке диагностического оборудования представлены сканеры двух типов – аппаратные и программные. К первому относятся портативные приборы на базе микроЭВМ. Самые простые могут считывать только коды неисправностей и оснащены однострочным индикатором. Усовершенствованные модели комплектуют многострочным дисплеем. Они способны отображать не только коды с расшифровкой, но и управлять исполнительными механизмами. На последних моделях сканеров устанавливают графические дисплеи с высоким разрешением, порой цветные.

По способу хранения информации аппаратные сканеры делятся на картриджные и программируемые. Первым для приведения в рабочее состояние необходим картридж с диагностическим кабелем, соответствующим проверяемой модели автомобиля (фото 1 и 2). Этого недостатка лишены программируемые сканеры (фото 3). Их встроенную память (Flash-память) можно многократно перепрограммировать с помощью персонального компьютера. Устаревшие версии программного обеспечения можно обновить через Интернет или компакт-диск. Аппаратные сканеры хорошо приспособлены к эксплуатации в условиях автосервиса. Более того, они позволяют диагностировать системы движущегося автомобиля.

Второй тип сканера – не что иное, как программа, установленная в персональном компьютере. Для согласования данных, получаемых с контроллера компьютером, используется адаптер (фото 4).

СВЕТЛЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ?

Первые модели сканеров предназначались для диагностики автомобилей определенной марки и были очень дороги. Владельцы мелких мастерских могли только мечтать о подобном оборудовании. Такая ситуация подтолкнула к созданию доступных и более универсальных сканеров, способных найти общий язык с многими моделями автомобилей. Как правило, эти приборы не предоставляют пользователю всех тех возможностей, которые есть у дилерских. Между тем некоторые автомобильные компании – обладатели программного обеспечения и протоколов связи между сканерами и системой самодиагностики, храня секреты, не спешат публиковать эту информацию. Поэтому создать в полном смысле мультимарочный сканер нынче вряд ли возможно. Препятствует этому и большое разнообразие диагностических разъемов.

Вооруженный сканером специалист получает немало важной и полезной информации о состоянии машины. Но все же сканер – не самостоятельный измерительный прибор, а лишь средство отображения информации, возможности которого ограничены самой системой самодиагностики.

До середины 90-х годов ушедшего века блоки управления двигателей в этом направлении были развиты слабо. Таковы системы самодиагностики отечественных впрысковых автомобилей и многих иномарок со стажем. Тут целый ряд ограничений. Скажем, уровень сигнала с какого-либо датчика должен находиться в определенных пределах. Однако нередко бывает, что хотя в блок управления и поступает «нормальный» с точки зрения системы самодиагностики сигнал, на самом деле узел неисправен. А код неисправности не будет записан, ведь его значение не выходит за пределы допуска.

Из-за электромагнитных помех, вызванных неисправностью в цепях низкого или высокого напряжения, а также при плохом заземлении возможна запись ложных кодов.

Современным сканерам под силу куда большее. Некоторые их функции раньше были доступны только мотор-тестеру: например, диагност может отключать отдельные цилиндры работающего двигателя или проводить так называемый «баланс мощности», что позволяет быстрее и точнее указать неисправность. Но так или иначе главный «элемент» в диагностике – сам специалист! □

ЗАГЛУШКА-ТО МАЛЕНЬКАЯ...

АНАТОЛИЙ ВАЙСМАН

Похоже, охлаждение и смазка двигателя – темы, которые никогда не удастся закрыть росчерком пера! Они преподносят все новые сюрпризы.

...На этой «Ниве» я увидел расширительный бачок такого «радикально черного цвета», что в первый момент ахнул: «Господи! Неужто рационализаторы стали делать бачки из черного пластика? А как за уровнем жидкости следить?» Но никакого нового слова в технологии на деле не было. Отвернув пробку и подсветив переноской, увидел в бачке грязную жижу с пятнами масла, а на стенках – толстые наслоения непонятного «продукта». Консистенция зернистая, как у творога. Ковырнул отверткой – отслаивается. Что это такое? Я же не химик! Возможно, реакции при взаимодействии горячего масла с «Тосолом» или наоборот могут быть благодатной почвой для множества диссертаций, а мое дело – «лечить» двигатели. Снял пробку радиатора – так и есть: и тут «по горло» масла, оно ведь легче «Тосола» и собирается наверху.

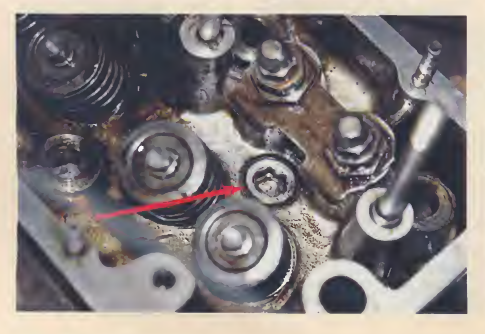
Уровень масла в картере был в пределах меток – хозяин сказал, что всегда за ним следит. Тут мы ничего примечательного не нашли (забегая вперед, добавлю – к сожалению). Дело в том, что наиболее часто протечки масла в «Тосол» (в системе смазки ведь давление больше) случаются по прокладке головки блока. Вот ею и занялись. Сняли головку блока, внимательно осмотрели. Привалочные плоскости я тщательно проверил. Почти идеальные! Отклонения не больше 0,02 мм. На прокладке ни малейших следов масла. Правда, в редких случаях оно находит себе «дорожки» внутри прокладки, между слоями, что обнаружить довольно трудно.

Мотор собрали с новой высококачественной прокладкой и тщательно, гоняя его несколько раз минут по 15, промыли систему охлаждения. Чем? Водой с добавкой состава для мытья жирной посуды. Называть из рекламных соображений его не буду, тем более, что годится любой. Вскоре в системе не осталось следов масла. Залили свежий «Тосол», и клиент, включив музыку, счастливо уехал...

Но... «недолго длилось счастье Шнеерсона», как сказал бы известный в прошлом классик. Вскоре «Нива» попала в вязкую уличную пробку, где мотор начал перегреваться, пока явно не «запарил». Хозяин его выключил... и не описать глубину его чувств: в расширительном бачке снова появились пятна масла и черные кляксы грязи! Более того, уровень масла в картере стал выше. Чтобы не испытывать судьбу, хозяин притащил к нам «Ниву» на буксире. И наступила наша очередь огорчаться. Выходило, что в тот раз настоящий дефект не был найден, а это скорее всего трещина – либо в блоке цилиндров, либо в его головке. Отсюда мрачная экономическая перспектива: моим ребятам придется полностью разобрать мотор и «голые» блок с головкой отправить на специализированную фирму для опрессовки. Разумеется, теперь за наш счет, так что ночью мне не спалось...

А под утро – как током ударило. Осенило! Что, если на этой «Ниве» такая же беда, с которой я однажды, лет 20 назад, уже столкнулся? Словно на крыльях, прилетел в мастерскую. К счастью, мотор еще не успели снять. Тут я и говорю механикам: давайте, мол, заполним систему охлаждения доверху и опрессуем! Только сначала снимем крышку ГРМ, чтобы понаблюдать за технологическими заглушками головки блока (см. фото). Здесь три штуки.

Итак, приступили. Подняли давление... – и вот он, бальзам на сердечные раны ремонтника! Из одной заглушки «Тосол» ударил фонтаном, другая «засвистела» чуть слабее. Только третья оказалась целой. Осмотрев первые две, нашли в них трещины! Именно это и случилось в моей практике однажды, много лет назад. Дефект, видно, довольно редкий.



Устранили его примерно так же, как и тогда. Растрескавшийся центр заглушки высверлили и нарезали резьбу М14х1,5. Я выточил на станке две дюралевые резьбовые пробки, которые ввернули в отверстия заглушек. Конечно, предварительно их обезжирили и зафиксировали «холодной сваркой». Как написано в инструкции, подогрели феном, потом дали положенную выдержку, остудили. Часа через три снова опрессовали мотор – никаких утечек нет. Осталось слить грязный «Тосол» и промыть систему: метод уже описан. Наконец, залили новый «Тосол» и отдали машину владельцу. Тот привычно включил музыку... и лихо исчез за горизонтом. Теперь уже надолго. (Несколькими месяцами позже он заехал по совершенно другому поводу, а со смазкой и охлаждением – полный ажур!)

Так что же приключилось с заглушками? Дефект, повторяю, редкий. Убедился в этом, опросив друзей-ремонтников: большинство и не подозревает, что заглушки могут трескаться. Могу лишь высказать свои соображения. Как знать, не закладывается ли «предрасположенность» к этим трещинам еще при сборке головки на заводе, когда в отдельных заглушках почему-либо создаются высокие напряжения, усиливающиеся при перегреве двигателя? Или причина иная, например, какие-то партии заглушек сделаны из металла более низкого качества? Или оба фактора накладываются? Вопросы без ответов.

А вам пожелаю ни в какой ситуации не делать торопливых выводов. Не спешить с разборкой мотора, пока не проверены какие-нибудь маленькие заглушечки, пробочки, винтики-гаечки: ведь и они могут стать причиной больших неприятностей. □

ЧИСТАЯ РАБОТА

СЕМЕН БАНКОВ, СМЕННЫЙ МАСТЕР ЗАО «РОСТ-ПЛАСТИК»

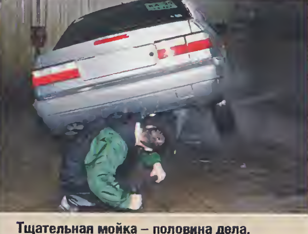
Автомобиль начинается с кузова. И вместе с ним заканчивается. Можно поменять все – мотор, подвеску, колеса. И это будет все та же машина. Замена кузова сродни появлению новой. Впрочем, почти нигде в мире этого уже не делают – нецелесообразно. Значит, надо сохранять тот, что есть. Основных врагов два – аварии и коррозия. С ней и боремся.

ЗАЩИТА ИЛИ БОРЬБА

Большинство кузовов сделано из обычного листового проката. Голое железо быстро ржавеет, поэтому изготовители беспокоятся о защите. Металл покрывают слоем цинка, грунтуют, красят, наносят антигравийные и противошумные мастики. Но автомобиль живет в агрессивной среде. Солнце, мороз, соль, вода, камни, песок, вибрации и вандалы неизбежно разрушают оборонительные рубежи. И не дай бог попасть в аварию. В мастерской металл тянут, сваривают, греют и наклепывают. Внешний вид воссоздать удается, а вернуть коррозионную стойкость, увы, нет. В любом случае, если собираетесь ездить на машине больше года, есть резон ехать на антикор.

Препараты, призванные на борьбу со ржавчиной, делятся на пленочные и химические. Первых гораздо больше. Это широко известные «Тектил», «Меркасол», «Динитрол» и т. д. К ним же относится и старый добрый «Мовиль». Их задача – образовать на поверхности прочный защитный слой. При обработке главное – обеспечить надежное сцепление с поверхностью. Прежде ее надо хорошо отмыть и тщательно высушить. В скрытых полостях это не так-то просто, но халтура сведет все труды на нет. В местах, где препарат не прилипнет к металлу, сквозная коррозия неизбежна! Не поленитесь хорошенько осмотреть дно. Отставший пластизоль надо безжалостно удалить, иначе под мастикой образуется воздушный пузырь. Будьте уверены – вода с растворенными в ней солями туда дырочку найдет! Вывод, надеюсь, ясен: эти снадобья хороши для свежих, не тронутых ржавчиной машин с надежным пластизолевым покрытием. Естественно, при строгом соблюдении технологии нанесения. Со временем покрытия стареют и отслаиваются. Поэтому возобновлять защиту целесообразно раз в два-три года.

Химических препаратов два – канадский «Раст-стоп» и отечественный «Миг-антикор». Мы используем зару-



Тщательная мойка – половина дела.

Баллончики эффективны в легкодоступных местах.

Подкрылки – хорошее дополнение к любому антикору.

Скрытые полости вскрывают дрелью. Вновь проделанные отверстия глушат пробками с помощью оправки.

Автомобиль антикорят со всех сторон: снизу...

...сверху...

...и сбоку.

Протирка стекла – финал технологического процесса.

бежный. Принципиальное отличие от мастик – активная защита. «Раст-стоп» хоть и не создает толстых пленок, стоит насмерть. Ведь он содержит особые вещества – ингибиторы коррозии, препятствующие реакции окисления. Они в постоянном движении, в поисках очагов коррозии и «белых пятен» в покрытии. Найдя ржавчину, останавливают процесс, проникая до чистого металла. Наносить «Раст-стоп» можно прямо на воду – он ее вытесняет. И еще одно удивительное свойство – способность защитить краску на молекулярном уровне. Поэтому не удивляйтесь, когда при обработке вашу машину обольют с ног до головы. К сожалению, ингибиторы долго не живут, оттого приверженцам препарата приходится посещать наш центр ежегодно.

КУДА ПОДАТЬСЯ?

Самостоятельная обработка кузова нынче не в моде. Кому охота химическую пыль глотать? К тому же нужна моечная установка высокого давления и мощный компрессор. Встречающиеся в продаже аэрозольные баллончики предназначены для мелких дефектов. Ведь порог, к примеру, таким не прольешь – факел коротковат!

Часто антикор делают еще в автосалоне. Покупателю это удобно – одной заботой меньше. Беда в том, что нередко работу проводят для галочки. Ведь основной доход – от торговли машинами. Все остальное – попутно. Клиент качество покрытия проверять не станет – ему бы автомобиль выбрать. Так что лучше за дополнительную услугу там не платить, а обратиться к профессионалам. Настоящих немного. В 1993–1994 гг. в Москве предлагали услуги около 200 фирм. Нынче еле наберется 20, из тех половина – вышеупомянутые салоны.

Несколько рекомендаций по выбору. Поинтересуйтесь, есть ли у мастера технологические карты. Лучше, если дополнительные отверстия будут сверлить по науке, а не по наитию, иначе, не ровен час, и бак просверлят! Хороший вопрос – сколько времени займет работа. На «Раст-стоп» уходит часа два, на пленочные препараты – три-четыре. В полчаса укладываются халтурщики.

Предпочтительней мастерские широкого профиля. Там ведь не привязаны к одной марке, значит, без предвзятости подберут нужный состав. И последнее: расспросите о гарантиях. Кто-то ведь ручается за сохранность кузова, а кто-то лишь за соблюдение технологии. Чувствуете разницу?

ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ

Наша мастерская из числа универсальных, работаем с препаратами разных типов. К сожалению, только импортными. Наши «не пошли» из-за нестабильного качества. Цены на работу для разных машин почти одинаковые, от вида мастики не зависят. Так, обработать «Жигули» и установить подкрылки – около ста долларов. Больше всего нравится работать с «Раст-стопом». Он ведь «умный» – все огрехи заполняет сам. Захотел схалтурить – не получится. Безвреден опять же. Както капнул в глаз – только проморгался. Пахнет приятно, миндалем. А еще он прозрачный и почти бесцветный, после обработки – чистота. Даже недоразумения случаются. Мужик снял обшивку двери – ничего не увидел. Уже жалобу накатал – еле успокоили. Ну а главное, что у постоянных клиентов машины не ржавеют. Поскользнуться мне на этом месте, если вру! □

СРЕДСТВО ОТ НАСМОРКА

Удачные решения задачи о разбитом доской ветровом стекле (ЗР, 2003, № 8) прислали многие. Премия же досталась Ирине Курочкиной из Санкт-Петербурга.

Автолюбитель из Башкирии заставил жюри ахнуть, предложив, безусловно, самое оригинальное решение задачи: вынуть из машины злодейку-доску, распилить ее на подходящие куски и, подогнав по месту, натыкать в проем вместо стекла.

Но тут мы нашли в конверте рисунок и поняли, что с выводами поторопились. Ветровым автор называет опускное стекло двери. Вот в чем штука. Выходит, упрекнуть читателя не в чем, кроме того, что он не очень внимательно прочел условие задачи. Впрочем, другие поняли ее правильно.

Особо скажем о юмористах. Когда мы получили первое предложение не мудрить, а развернуть машину и двигаться задним ходом, посмеялись и ладно. Хотя автор совета вроде бы не шутил, выдвигал серьезные доводы – можно, мол, делать безбедно километров по 20 в час, а навык вырабатывается быстро! Конечно, о том, что дорога грязная, мокрая, а на заднем стекле «шестерки» стеклоочистителя нет, он забыл. Тут бы и точку поставить, но юмористов оказалось человек пять.

Следующая кучка писем – от «знатоков» аэродинамики. Варианты решений разные, но все сводятся к одной идее: «грамотно» подставив потоку приподнятый капот (или: снятое заднее сиденье, парочку канистр, рюкзаков, спальных мешков, наконец – все ту же доску!), можно вроде бы так направить ветер,

что он будет дуть только над крышей, а в салоне воцарится полная благодать. На фото вы видите и такие проекты. Местечковые «аэродинамисты» традиционно не видят разницы между плотными телами, летящими в воздухе, – песчинками, камнями, досками – и ... самим воздухом! Соорудив какой-нибудь «щит», можно и в самом деле отразить часть камней так, что они пролетят над крышей. А вот частицы воздуха в окружении других таких же словно вязнут – они все равноправны, поэтому и закономерностям подчиняются иным.

Авторы целой стопки писем считают возможным пожертвовать чехлами сидений (особенно заднего): предлагают затянуть ими проем кузова, а обзор обеспечить, аккуратно прорезав нужные дырки. Оригинальнейший совет прислал гражданин из Сыктывкара: закрыть проем густыми ветками. Например, еловым лапником.

Многие считают, что хорошо закроет проем выбитого стекла более или менее прозрачная «целлофановая» пленка. Эти рассуждения теряют смысл, если вернуться к условию задачи: дождь, грязная дорога. Не успеешь и с места двинуться, как о прозрачности любой пленки придется забыть – «дворники» ведь не работают. Кстати, а как крепить пленку? Скотчем? Он хорош лишь «по суху», к мокрой поверхности не липнет. Резюме: пленка, даже самая лучшая, в этой ситуации слабое подспорье.

Один конкурсант удивил эрудицией. Известно ли вам (и даже инженерам ВАЗа!), что ширина опускного стекла передней двери «шестерки» равна высоте лобового в зоне перед водителем? Остальное просто: вынуть отсюда, вставить туда... – и вперед!

Еще одно необычное решение прислали с берегов Байкала: отчего не снять заднюю правую дверь (очевидно, «второстепенную») и закрепить вместо лобового стекла?

Ну а что содержат остальные письма, которых, заметим, подавляющее большинство? Автолюбители и на этот раз не разочаровали. Самый верный ход – вынуть заднее стекло и закрепить на месте переднего. Разница в размерах небольшая – переднее чуть-чуть выше и шире. Остается лишь решить несложные вопросы – например, оставить или снять уплотнители и т. д. Зато щетки будут работать, разве что потребуется переставить поводки.

Как закрепить стекло? Вариантов немало. В письмах чаще всего упоминаются деревянные чурки, которыми авторы защемляют и стекло, и края проема кузова. Стянуть между собой эти деревяшки можно винтами с гайками, проволокой, бечевкой и т. п. – лишь бы достаточно надежно. А оставшиеся щели прикрывают подручными средствами, хотя бы той же пленкой, тряпками и т. п.

Чье решение самое лучшее? Тут мнения разошлись. В итоге, как уже и прежде случалось, призовую премию разыграли. Досталась она Ирине Курочкиной из Санкт-Петербурга, кстати, предложившей не только удачное решение задачи, но и хорошо проиллюстрировавшей свой ответ. Поздравляем! □

ЗАДАЧА ОДИННАДЦАТАЯ

УПАЛА ЖЕЛЕЗЯКА...

Большим автолюбительским опытом Семен похвастать не мог – первую свою машину, подержанную «пятерку», купил всего года три назад, так что к вопросам ее обслуживания подходил экономно и здраво: учился у друзей, простые работы выполнял сам.

Сегодня решил заменить изношенный успокоитель цепи. Работа, Семен был в этом убежден, нехитрая. Конечно, пришлось повозиться, пока снимал крышку ГРМ, но операции были хорошо знакомы и прошли гладко. Вот уже виден и успокоитель. А вот два болта его крепления к стенке головки блока. Семен потянулся за ключом «на 10». Вывинтил один болт, занялся другим. И тут – клац! – успокоитель упал внутрь двигателя. Так быстро, что Семен лишь запоздало буркнул какое-то слово.

Железяка оказалась в самом чреве двигателя, в святая святых. Тут ведь коленвал крутится, шатуны ходят, цепь бежит по звездочкам: посторонние предметы неуместны!

Как достать упавший успокоитель? Или... Тут Семен напряг память, вспоминая рассказы бывалых друзей. Или есть другой выход?

Это решать вам. Сеня же управился с проблемой быстро, после чего завел мотор и поехал по делам.

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 10 декабря 2003 г. по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Тел. (095) 207-79-84. Укажите полные паспортные данные, контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства государственного пенсионного страхования.

Премию 3000 рублей за лучший совет этого номера получает Ю. Воронин, заменивший помощника оригинальным приспособлением. Вот что мы о нем узнали.

Юрий Николаевич, которому в этом году исполнилось 55 лет, начал осваивать моторный транспорт еще в юности с двухколесных машин – мотороллер «Вятка», мотоцикл ЯВА-350. В 1976 году появился ВАЗ-2103, на котором автор благополучно ездил 13 лет. Автомобиль-ветеран, перешедший к родственнику, до сих пор в хорошем состоянии.

В 1997 году исполнилась давняя мечта – ездить и по дорогам, недоступным для обычных легковушек. Эту возможность предоставила «Нива» солидного возраста, которая в руках нового хозяина обрела вторую молодость. Юрий расточил блок цилиндров, поставил коленчатый и распределительный валы от ВАЗ-21213, привел в порядок изношенные узлы – машину стало не узнать!

Журнал «За рулем» читает регулярно. Прочитав о монтаже газовой аппаратуры на «Ниву» (2002, № 1), поставил баллон под днищем на месте глушителя, сохранив объем багажника для вещей. Правда, пришлось потрудиться, чтобы надежно закрепить прицепное устройство в обход баллона. Помогли инженерные знания, умение работать слесарным инструментом и пользоваться сваркой. Занимается машиной после работы на заводе, придумывает разные приемы и приспособления, чтобы удобнее и легче было обслуживать и ремонтировать автомобиль.

При прокачке тормозов требуется создать **давление в гидросистеме**. Обычно это делает помощник, несколько раз нажав на тормозную педаль и затем удерживая ее, пока вы отвертываете штуцер для выпуска воздуха.

Если нет помощника, давить на педаль может пара газонаполненных упоров, которые в разных автомобилях помогают открывать, а затем и удерживают пятую дверь, крышку багажника или капот. Сняв упоры, я приматываю их к деревянной планке (20x20x650 мм) резиновым жгутом из автоаптечки.

Нажав несколько раз ногой и удерживая у пола педаль тормоза, вставляю между нею и рулем планку со сжатыми упорами, как показано на рисунке. Отвертываю штуцер – упоры утапливают педаль и вытесняют из системы часть жидкости с пузырьками воздуха. Завертываю штуцер и повторяю операции, как при традиционной прокачке системы.

Ю. ВОРОНИН, ЧЕЛЯБИНСК

От отдела эксплуатации. *Давление в системе можно создать и по-другому, например, подавая воздух в резервуар главного тормозного цилиндра шинным насосом. Для этого в крышку врезают вентиль от колеса.*

Приспособление для прокачки тормозов.

В автомобилях семейства ВАЗ-2110 схему электрооборудования легко дополнить индикацией невыключенного габаритного освещения. Для этого достаточно через выпрямительный диод (любой, выдерживающий прямой ток 300–500 миллиампер) соединить желто-черный провод, идущий на выключатель (реостат) освещения приборов, и серый провод от микровыключателя замка зажигания на штекер № 5 блока индикации бортовой системы контроля, как показано на схеме.

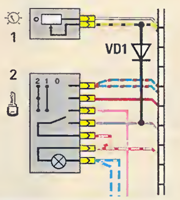


Схема подключения диода: 1 – выключатель освещения приборов (реостат); 2 – выключатель (замок) зажигания; VD1 диод – KD-201, 202, 209, 210, 226 и т. п.

Теперь при открывании двери водителя и невыключенном габаритном освещении будет срабатывать звуковой индикатор (зуммер). Все другие функции блока индикации сохраняются.

Соединения удобнее сделать, сняв кожух рулевой колонки. Можно подключить диод и по-другому – не к желто-черному проводу, а любому белому, идущему к лампам в приборном щитке.

А. ТАРАНЦОВ, ЛИПЕЦК

Если на **старой иномарке** отказал интегральный **регулятор напряжения**, можно заменить его отечественным «классическим» (выносным) регулятором, подпаяв к щеткам провода требуемой длины.

В «фордовских» двигателях 2,9 л ОНС, установленных на моделях «Торус», «Сьерра», «Скорпио» и др., вместо **фирменного ремня** газораспределительного механизма нормально работает отечественный зубчатый ремень от ВАЗ-2105.

Д. БУТЕНКОВ, ШАХТЫ

Если в **«Москвиче-412», 2140** в пути **провалилась** до пола **педаль сцепления** из-за повреждения манжеты рабочего цилиндра, а запасной нет, не отчаивайтесь. Поставьте вместо нее резиновую заглушку из тех, что закрывают отверстия в полу салона и багажника, долейте в бачок привода сцепления тормозную жидкость — так можно спокойно добраться до гаража.

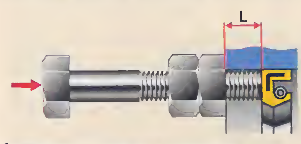
Т. ШАЛАВИНА,
ПЕНЗЕНСКАЯ ОБЛ., ЗАРЕЧНЫЙ

Чтобы при **рассухаривании клапана** он не упал в цилиндр, я использую шнур. Вращая коленвал, поднимаю поршень ближе к ВМТ, засовываю шнур в цилиндр через свечное отверстие, оставив конец снаружи, а затем поднимаю поршень до упора.

Сжатый шнур подпирает клапан, не давая ему опуститься. Закончив операцию, опускаю поршень и извлекаю шнур.

А. ПИСАРЕНКО,
ХАБАРОВСК

В автомобилях, мотоциклах и других машинах встречаются **сальники**, утопленные в гнезде на определенную величину, не ограниченную упорным буртом или стопорным кольцом. Чтобы посадить такой сальник (например, в ШРУСе редуктора) без перекоса и частых измерений глубины, пользуюсь простым при-



Запрессовка сальника в отверстие.

способлением, показанным на рисунке. Расстояние L равно требуемой глубине посадки манжеты. Его легко отрегулировать. Обстукивая сальник молотком через приспособление по наружному периметру, запрессовываю, пока гайка не упрется в стенку корпуса.

А. ЕРМАКОВ, МОСКВА

Чтобы улучшить освещение салона «Оки», я установил дополнительный плафон С11 от ВАЗ-2108 (фото 1). Удоб-

Плафон С11 в «Оке».

Крепление плафона на зеркале.

ный, включается поворотом корпуса. Закрепил его на внутренней стороне кронштейна зеркала заднего вида пластиной из детского конструктора (фото 2).

«Плюсовый» провод питания от панели приборов проложил под уплотнителем стекла, «минусовый» соединил с корпусом зеркала.

А. СЫСОЛЕТИН,
ПЕРМСКАЯ ОБЛ., С. ЮСЬВА

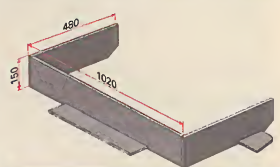
Автомобиль «Опель-Кадет» с двигателем 1,3 л можно **укомплектовать подшипниками передних колес**, а также наружными «гранатами» ШРУСов от ВАЗ-2108. В последнем случае на валу привода протачиваю канавку для стопорного кольца. На «Опель-Кадет» с двигателями 1,6 и 1,8 л подходят подшипники передних колес от «Москвича-2141».

Д. БУТЕНКОВ, ШАХТЫ

В дороге на «Жигулях» **вырвало** из верхнего корпуса **карбюратора две шпильки**, на которых закреплен воздушный фильтр. Резьбы в мягком металле не осталось, поэтому намотка на шпильки тонкой проволоки не помогла. Закрепил их (конечно, временно!), расплющив молотком с двух сторон резьбовую часть М4 до ширины 4,5 мм.

Д. ТЕЛЬМИНОВ,
ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛ., ТРОИЦК

Чтобы **в багажнике «Нивы» зафиксировать** всякие мелкие предметы: насос, инструмент, аптечку, банки и т. п., я сделал П-образную рамку, показанную на фото, из досок толщиной 20 мм. Боковые упоры — из более тонкого материала



Рамка прижимает все вещи к стенкам багажника.

(см. рис.). Соединил детали уголками и шурупами и обтянул дерматином с мягкой прокладкой. Укладываю рамку в багажник из салона, опустив спинку сиденья. Теперь каждую вещь нахожу там, куда положил.

А. МАТЕВОСОВ, МОСКВА

УЧРЕДИТЕЛЬ
ОАО «За рулем»
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Виктор Панярский
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF
Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Владимир Аркуша
Марк Тилевич
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Игорь Твердунов
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Вадим Крючков (зав. отд.), Антон Чуйкин (зав. отд.), Александр Будкин, Алексей Воробьев-Обухов, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Канунников, Анатолий Карпенков, Михаил Колодочкин, Сергей Мишин, Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фомин
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.)
ЭКСПЛУАТАЦИЯ
Вячеслав Субботин (зав. отд.), Евгений Борисенков, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров, Борис Синельников, Анатолий Сухов
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Андрей Бойко, Сергей Волгин (юрист, тел. 208-30-27), Ирина Романчева, Леонид Сапожников
ИНТЕРНЕТ, СПОРТ
Аркадий Алексеев (зав. отд.), Сергей Зиновьев
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Наталья Кледова (зав. отделом), Олег Воеводов (графика), Александр Батыру, Георгий Садков (фотокорреспонденты), Татьяна Чикунова (верстка), Мая Исаенкова (корректура), Илья Петрусевич (компьютерное обеспечение)
ЦВЕТОДЕЛЕНИЕ
Дизайн-центр «За рулем», Владимир Шухов (директор), тел. (095) 978-21-91, телефакс (095) 250-26-11
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Антонина Диричева
тел. (095) 267-30-65, 261-37-61
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Семен Шадрин, тел. (095) 978-03-89, 961-11-55, телефакс (095) 978-00-12
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ПОЛЕЗНЫЕ СТРАНИЦЫ»
Александр Мухин, тел. (095) 978-87-23, телефакс (095) 978-87-14

Формат 207х270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц

ТИРАЖ 510 000 экз.
сертифицирован
Национальной тиражной службой
Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 207-27-33, факс 737-43-07
Телефонные опросы: тел. 262-38-28
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Техподдержка Kraftway тел. (095) 956-49-80
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал во всех отделениях связи СНГ.
Цена одного экземпляра по каталогу «Роспечать» – 33 рубля, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания на полгода 70321, на год 72390.

■ Почти 15 лет назад популярная в свое время «шестерка» БМВ ушла со сцены. И вот возвращение: BMW-6-SERIES – солидное купе с V-образной «восьмеркой» 4,4 л, с полным набором бортовых электронных систем. В облике новинки нетрудно угадать мотивы седана седьмой серии.

■ Последний из самых крупных автосалонов года – далекий токийский – на самом деле к нам близок: новейшие модели японских компаний без задержек попадают на наш авторынок. С многообещающими дебютами в Токио знакомился наш корреспондент.

■ ЗР – на презентации. Успех этого автомобиля во Франкфурте был предрешен. «Гольф V» многое унаследовал от своего предшественника в облике, характере, «фамильных» чертах – в том, чего так ждали от него многочисленные поклонники гольф-класса в Европе.

■ Автоматические коробки передач – сегодня повседневность, мало кто не предлагает их для комплектации своих моделей. Тем не менее конструкция стремительно развивается в разных направлениях – «автоматы», «полуавтоматы», отдельная ветвь – вариаторы. Обо всем этом – в рубрике «Тенденции».

■ Новость о том, что экспортные варианты «десятки» комплектуют подушками безопасности, быстро облетела владельцев этих машин. Подушками будут оснащать «калины», ВАЗ-2170, другие новые модели из Тольятти. Пассивной безопасности автомобилей ВАЗ посвящена статья в номере.

■ Побываем на одном из самых современных автозаводов – «Ауди», посетим его дизайн-центр, центр продаж, производство, познакомимся с последней продукцией, включая бронированные автомобили, – такая возможность случается не часто даже у журналистов.

■ Современность без истории глуха. Автомобиль «Боргвард-Изабелла» после войны называли немецким чудом. Двести тысяч таких машин с независимой подвеской и мощным двигателем были выпущены этой фирмой в 1955–1961 гг. и заставили говорить о себе автомобильный мир.

■ Продажи «ситроенов» в России неуклонно идут вверх, а на первом месте – модель С3. Чем так привлекает нашу публику этот комфортабельный французский малыш?

■ Сцепления вазовской «классики» и «самар» не отличаются большим ресурсом. На сей раз на экспертизе ЗР сцепление «десятки». Одновременно завершаем серию публикаций этого года «Проверено в МВД» рассказом о мобильных пеленгаторах – системах, передающих по радио информацию о местонахождении похищенного авто.

■ Автомобилист, сменивший за свою жизнь много машин, выясняет, что десять из них неизвестно в чьих руках. История хождения по мукам для тех, кто хочет избавиться от дорогого «груза» и снять когда-то проданные машины с учета для утилизации.

■ Неприятность с редакционным ВАЗ-2115 – наезд на лося – неожиданно предоставила возможность ближе познакомиться с «практикой» страховой компании, ГИБДД и СТО при наступлении так называемого страхового случая.

■ Очередная попытка получить представление о бензине, который мы покупаем, привела (на этот раз в Ростове) к самым плачевным результатам. Вместе с представителями Госстандарта и МВД были взяты пробы горючего на 11 АЗС.

■ В разделе «Техпомощь» наряду с другими сообщениями – установка на «Ниву» гидро-

усилителя руля, заметно облегчающего управление, и материалы для ремонта шин.

ПОПРАВКА

В ЗР, 2003, № 10 на стр. 216 указана неверная цена подписки на журнал по каталогу Межрегионального агентства подписки; правильная стоимость одного номера ЗР без учета доставки – 33 руб. Приносим извинения читателям.

■ **Предупреждаем о возможности переноса или замены анонсированных материалов.**

К ВАМ ЕДЕТ «ЗА РУЛЕМ»

Александр ПАНКРАТОВ-ЧЕРНЫЙ, актер:

«Журнал «За рулем» начал читать еще двадцать лет назад и сейчас открываю его с удовольствием. На съемках мне регулярно приходится сидеть за рулем, да и в обычной жизни это не редкость. Как и большинство граждан нашей страны, довольно часто езжу за город, на дачу, а дороги у нас сами знаете какие. Ищу машину повышенной проходимости, но недорогую. Надеюсь с помощью советов «За рулем» подобрать именно такую. А журналу хочу пожелать всего самого хорошего и сказать от имени читателей спасибо за то, что он есть!».

ОТВЕТЫ НА ЗАДАЧИ ЭКЗАМЕНА НА ДОМУ (с. 188): 3, 6, 7, 9, 12, 16, 19, 20

I. Знак 3.3 «Движение механических транспортных средств» не распространяется на транспортные средства федеральной почтовой связи, имеющие на боковой поверхности кузова белую диагональную полосу на синем фоне (приложение 1 к ПДД), а также на мопед (согласно пункту 1.2 Правил он не относится к механическим транспортным средствам). Однако пункт 24.3 ПДД запрещает водителям мопедов поворот налево (и разворот) на дорогах с трамвайным движением. Водитель автомобиля нарушает требования пункта 8.11 Правил, запрещающего разворачиваться в местах, где находятся остановочные пункты.

II. Пункт 18.3 ПДД требует от водителя в населенных пунктах уступить дорогу троллейбусам и автобусам, начинающим движение от обозначенной остановки, однако знак 5.13 информирует о месте остановки трамвая.

III. Правила дорожного движения не запрещают движение задним ходом и разворот вблизи железнодорожного переезда. Линию приближения (разметка 1.6) пересекать разрешено с любой стороны.

IV. Все условия, необходимые для буксировки механического транспортного средства (раздел 20 ПДД), соблюдены. Знак 1.15 с дополнительной табличкой 7.16 хотя и предупреждает водителя о повышенной скользкости влажной проезжей части, но отнюдь не означает, что на дороге гололедица (в этом случае пункт 20.4 запрещает буксировку на гибкой сцепке). Максимальная скорость, с которой могут двигаться транспортные средства в этом случае (50 км/ч – см. пункт 10.4), превышает минимально допустимую скорость на дорогах, обозначенных знаком 5.3 «Дорога для автомобилей» (пункты 16.1 и 16.3 Правил).

V. Поскольку в данном случае постоянная разметка противоречит временной (желтого цвета), водители должны руководствоваться последней (приложение 2 к ПДД). Таким образом, фактически водитель легкового автомобиля выполняет перестроение, а значит, должен уступить дорогу грузовому автомобилю (пункт 8.4 Правил).

VI. Табличка 7.6.1, дополняющая знак 5.15, указывает способ постановки всех транспортных средств на стоянку, поэтому водитель грузового автомобиля Правила не нарушил. Остановка легкового автомобиля на левой стороне дороги также не противоречит пункту 12.2. Этот же пункт ПДД допускает стоянку на краю тротуара, граничащего с проезжей частью, только легковым автомобилям, мотоциклам, мопедам и велосипедам. Грузопассажирский фургон сюда не относится.

VII. Быть пристегнутыми ремнями безопасности всех без исключения пассажиров обязывает пункт 5.1 Правил. Кроме того, проследить за этим должен также и водитель (пункт 2.1.2 ПДД).

VIII. Водитель грузового автомобиля занял крайнюю левую полосу, что запрещено пунктами 9.4 и 16.1 Правил. Водитель автобуса нарушил требование пункта 8.10 ПДД, согласно которому перед поворотом он должен был заранее перестроиться на полосу торможения и на ней снижать скорость. Водитель легкового автомобиля не имел права останавливаться вне специальных площадок для стоянки на автомагистрали (пункт 16.1), о нахождении на которой информирует зеленый фон знака 5.20.1.

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ
ДМИТРИЙ МИТРОШИН

ВНИМАНИЕ!

Для получения гонорара просим авторов указывать фамилию, полные имя и отчество, дату и место рождения, адрес с почтовым индексом, серию и номер паспорта, кем и когда выдан, номера ИНН и свидетельства государственного пенсионного страхования, контактный телефон.